

NUMÉRO 3 | HIVER 2018

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

MONZA SP1

Le début de 5 années de folie pour Ferrari !

NOUVEAU



LA DINO A 50 ANS

Les voitures
Les moteurs
L'histoire



488 Spider

Virée nocturne et sonore



BEL : 9€ • ITALIE : 9€ • LUX : 9€ • CH : 14 FS • DOM/S : 9,50€ • TOM : 1460 CFP



F355

Nos conseils pour acheter la berlinette la plus désirable

SEBRING 1970

La seule victoire de la 512S contre les 917

CLUB FERRARI FRANCE

À la rencontre des membres pour les 50 ans du club



CARROSSERIES OFFICIELLES FERRARI

Carrosserie Lecoq

Carrosseries Aluminium en Régions Île de France & Provence Alpes Côte d'Azur

- Carrosseries Aluminium agréées
- Distributeur de pièces de rechange et accessoires GENUINE
- Certificat de Conformité (C.O.C.) & Classiche

Île de France
Lecoq Paris
105 Rue Casimir Perier
95870 BEZONS
Tél. +33 1 34 11 34 11
Fax +33 1 34 11 11 30
carrosserie@lecoq-paris.com
www.lecoq-carrosserie.com

Provence Alpes Côte d'Azur
Lecoq Riviera
830 Avenue de Saint-Exupéry
06210 MANDELIEU-LA-NAPOULE
Tél. +33 4 22 46 02 02
Fax +33 4 93 93 87 32
carrosserie@lecoq-riviera.com
www.lecoq-carrosserie.com

Ferrari.com

SOMMAIRE

Hiver 2018



68

Bollettino

8 Le futur de Ferrari

Les SP1 et SP2 ouvrent la charge

Ferrari a dévoilé son avenir, initié par un duo de barquettes radicales de 810 ch

14 News

Raduno Padre Figlio, Ferrari Pista Spider...

Toute l'actualité de votre marque

16 Clubs

Les Ferrari du rêve

Le Club Ferrari France vient en aide aux enfants malades

18 Souvenirs de Scuderia

Brian Redman

L'homme qui a dit « Non »

Reportages

22 En couverture

Les 50 ans de la Dino

Au volant de la 206 et de la 246 pour découvrir ce qui les différencie

38 Les grands moteurs

Le V6 Dino

La naissance et l'évolution du V6 qui tire ses origines de la compétition

44 Dino, l'homme

Souvenirs du fils d'Enzo

L'histoire du premier fils d'Enzo au destin tragique

50 Les grandes courses

12H de Sebring 1970

Quand les Ferrari 512S affrontent les 917 et l'emportent

58 Essai

488 Spider

Décapotée, à la recherche du tunnel parfait



98



22



80

68 Essai classique

250 GTE 2+2

Enzo en avait fait sa voiture personnelle, voici pourquoi

La Vita Rossa

80 Road trip

Sur les routes de la Champagne

D'Épernay au circuit de Gueux en GTC4Lusso T

92 L'interview

Tristan Auer

Le décorateur s'attaque à la personnalisation automobile

98 Événement

50 ans du Club Ferrari France

À la rencontre d'une grande famille de passionnés



38

106 Objets de désir

Horlogerie, beaux objets...

C'est le moment de se faire plaisir

Autofficina

114 Le spécialiste

Cecil Cars

Le spécialiste des plus belles voitures classiques

118 Ma Ferrari

La 360 Challenge Stradale de Daniel

Le collectionneur de Ferrari "spéciales"

120 Guide d'achat

F355

Tout savoir avant d'acheter l'une des Ferrari les plus désirables

128 Marché

Drôle de break

Une célèbre 330 GT Shooting Brake arrive sur le marché

130 La Ferrari oubliée

166 MM "l'Uovo"

Un œuf en avance sur son temps

Edito

L'année des cinquantièmes



Tout d'abord : pardon. Pardon, parce que vous avez été nombreux à attendre impatiemment ce 3^e numéro d'*Enzo* et nous avons été inondés de messages nous demandant quand celui-ci allait sortir... Le voici donc enfin ! Soyons transparents, comme vous le savez peut-être, la presse écrite

traverse de grandes difficultés et une maison d'édition indépendante comme la nôtre ne peut se permettre de prendre de risques... Alors, nous avons préféré attendre le moment propice à la sortie de ce 3^e numéro pour assurer sa pérennité. Certains d'entre vous ont craint que l'aventure s'arrête, soyez rassurés, nous sommes déjà en train de préparer le numéro 4, qui sortira d'ici au printemps 2019.

Cet automne, le Club Ferrari France a fêté ses 50 ans, ce fut l'occasion de rencontrer certains de nos lecteurs, et l'enthousiasme que provoque *Enzo* nous fait chaud au cœur. Fidèles à notre principe de parler autant des voitures que des hommes qui les font et qui les vivent, c'est donc aux membres du club que nous avons donné la parole dans ce numéro, pour comprendre ce lien magique qui unit un propriétaire de Ferrari à son auto.

La Dino fête aussi ses 50 ans en 2018, il était donc temps dans ce numéro de rendre hommage à celle qui a lancé la lignée des berlinettes Ferrari. Savez-vous que les Dino 206 et 246 sont des autos complètement différentes ? C'est ce que vous allez découvrir, en détail, dans nos pages.

Si vous aimez *Enzo* et souhaitez nous accompagner, je vous invite à nous suivre sur notre page Facebook (facebook.com/enzomagazinefrance), vous serez ainsi informé de la sortie des numéros et vous pourrez également y commander les précédents, ou vous abonner et aussi nous contacter en direct. Je vous souhaite une bonne lecture et vous donne rendez-vous en 2019 !

Yan-Alexandre Damasiewicz

Rédacteur en chef

Pour vous abonner, rendez-vous en page 129

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

EDITEUR

Enzo est une publication coéditée par NG Presse, RCS Lyon 494 501 430, SARL au capital de 120 000 euros.

3 avenue du Maréchal Foch
69006 Lyon.

email: courrier@enzomagazine.fr

N°ISSN : en cours

Distribution : MLP

RÉDACTION

Directeur de la publication

Nicolas Gourdol

Rédacteur en chef

Yan-Alexandre Damasiewicz

Secrétaire de rédaction

Eric Cowez

Directeur artistique **José Vilela**

Chef de fabrication **José Vilela**

Contributeurs

John Barker, Andrew Frankel,

Stéphane Geffray, Robert Louis Momine,

Cedric Pinatel, John Simister, Peter Tomalin

Photographes

Tim Andrew, Amaury Lappara,

Andy Morgan, Yannick Parot,

David Shepherd

Illustrateur édito **Rémi Jacquinet**

ABONNEMENTS

email: abonnements@enzomagazine.fr

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ

Enzo est régi par NG Presse,
3 avenue du Maréchal Foch
69006 Lyon

Directeur commercial

Nicolas Gourdol

04 78 89 68 51

regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

Christelle Pierre

cpierre@hommell.com

Imprimé en Belgique par Corelio Printing,
30 allée de la Recherche, B-170 Bruxelles.

**NG
PRESSE**

Enzo est un magazine indépendant coédité par Dennis Publishing Ltd et NG Presse, qui reconnaît que les marques et le logo de Ferrari sont la propriété intellectuelle de Ferrari S.p.A. L'éditeur fait tout son possible

pour s'assurer que les contenus sont conformes.

La reproduction, même partielle, des articles et illustrations parus dans Enzo est interdite.

L'éditeur décline toute responsabilité quant au contenu des informations publiées dans ce numéro.



ENZO est publié sous licence de Dennis Publishing Limited, Royaume-Uni. Tous les droits concernant le matériel sous licence appartiennent à Dennis Publishing ou à Felix Dennis. Ce matériel ne peut faire l'objet de reproduction totale ou partielle sans leur autorisation écrite préalable.

ENZO is published under license of Dennis Publishing Limited, united Kingdom. All rights in the licensed material belong to either Dennis Publishing or Felix Dennis and may not be reproduced, whether in whole or in part, without their prior written consent. ENZO is a registered Trademark of Felix Dennis



INTERNATIONAL
ENGINE
of the year
awards 2017
Presented by engine technology international magazine



FERRARI V8 TURBO SACRÉ MEILLEUR MOTEUR DU MONDE UNE NOUVELLE FOIS.

Pour la 2^e année consécutive, le moteur Ferrari V8 turbo-compressé a recueilli les plus grands honneurs de l'année et a été récompensé lors de la cérémonie *International engine of the year* pour les moteurs d'exception. Grâce à son rendement et ses performances exceptionnelles, le V8 devient une nouvelle référence pour les moteurs turbo-compressés. Son étonnante palette de solutions d'ingénierie équipe aujourd'hui 2 des modèles phares de la marque au cheval cabré : la 488GTB, le 488Spider. Le réseau officiel des concessionnaires Ferrari vous invite à les découvrir sans plus tarder dans ses showrooms.

Paris
Charles Pozzi
Tél : 01 47 39 96 50
anne-charlotte.palisse@charles-pozzi.fr

Cannes
Ferrari Cannes
Tél : 04 93 45 04 50
bryanl@alghassanmotors.com

Lyon
Gauduel
Tél : 04 78 35 14 00
s.albregue@gauduel.fr

Strasbourg
Modena Motors
Tél : 03 89 31 19 19
n.canonica@modena-motors.fr

Toulouse
Modena Sport
Tél : 05 61 54 14 14
alincetto@modena-sport.fr

Bordeaux
Palau
Tél : 05 57 92 01 92
elodierainon@groupe-palau.com

Monaco
Scuderia Monte-Carlo
Tél : (+377) 97 97 38 38
s.gasperini@scuderia-montecarlo.com

Bezons
Lecoq Paris
SAV et Carrosserie Officielle
uniquement - Tél : 01 34 11 34 11
carrosserie@lecoq-paris.com

Mandelieu
Lecoq Riviera
Carrosserie Officielle uniquement
Tél : 04 92 46 02 02 - 04 93 93 87 32
carrosserie@lecoq-riviera.com

Monaco
Monaco Motors
SAV uniquement
Tél : 00 377 97 97 88 00
ferrari@ets-cavallari.mc

Le Mans
Charles Pozzi Le Mans
SAV uniquement
Tél : 02 43 14 62 70
contact.lemans@charles-pozzi.fr

Bayonne
Imola
SAV uniquement
Tél : 05 59 42 46 46
contact@gapimotors.com

Mulhouse
Modena Motors
SAV uniquement
Tél : 03 89 31 19 19
info@modena-motors.fr

La Roche sur Yon
Trident SA
SAV uniquement
Tél : 02 51 24 43 85
contact@guenant-trident.com

Aix en Provence
Ferrari Aix En Provence
SAV uniquement
Tél : 04 93 45 04 50
accueil@ferrari-cannes.com



Ferrari.com



THE LUXURY TRACK CAR RENTING & DRIVING ACADEMY COMPANY*

AGENDA 2019 DISPONIBLE

Consultez nos dates pour la saison hivernale

Barcelone
Circuit Paul Ricard
Jerez
Portimao

Rendez – vous sur
WWW.D2P.LU

STOP DRIVING FAST, **BE FAST!**

*Location de véhicules sur circuit (Ferrari 458 et 488 Challenge) et académie de conduite sportive

BOLLETTINO

Les Monza SP 1 et SP 2 ouvrent le plan quinquennal de Ferrari **Page 8**

La Raduno Padre Figlio enflamme le sud de la France **Page 14**

La Pista enlève le haut **Page 15**

Le jour où Brian Redman a rencontré Enzo Ferrari **Page 16**



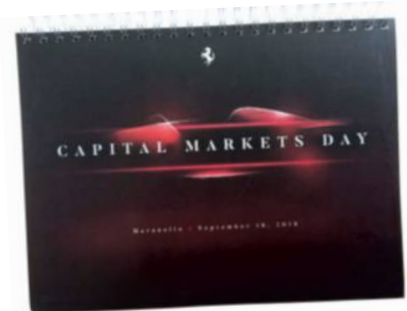


TEXTE JOHN BARKER | PHOTOS PRINCIPALES FERRARI

Le plan quinquennal de Ferrari

DE NOUVELLES GAMMES DE MODÈLES, DES MOTEURS HYBRIDES, DES ÉDITIONS LIMITÉES ET UNE ÉLÉGANTE NOUVELLE GT, TOUT CELA EST AU PROGRAMME.

C'est lors de ses "Capital Markets Day", à Maranello le 18 septembre, que Ferrari a donné à ses investisseurs un aperçu des 5 ans à venir. La marque en a révélé un peu plus sur son SUV à venir, qui porte le nom provisoire de "Purosangue" (Pur-sang) et Ferrari a encore insisté sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un SUV. Une nouvelle GT "élégante" inspirée par les modèles classiques du passé a été annoncée et une paire de barquettes radicales de 810 ch a été dévoilée: les Monza SP1



et SP2, qui lancent la nouvelle ligne "Icona" du constructeur. Beaucoup d'entreprises utilisent des "Capital Markets Day" pour donner à leurs actionnaires la possibilité de rencontrer la direction, qui comprenait



À gauche et ci-dessous

Destinées aux collectionneurs de Ferrari les plus sérieux, les Monza SP1 (à gauche) et SP2 ont été présentées lors du Capital Market Day, qui a permis aux investisseurs de rencontrer la direction et de découvrir le futur plan produit de la marque.



Le plan promet 15 nouveaux modèles entre 2019 et 2022, date à laquelle Ferrari prévoit que 60 % de ses voitures soient hybrides

ici le nouveau PDG de Ferrari, Louis Camilleri, ancien membre du comité de direction du géant du tabac Philip Morris International. Il était également déjà membre du comité de Ferrari et a remplacé Sergio Marchionne fin juillet lorsque celui-ci est tombé gravement malade à 66 ans, avant de décéder peu de temps après. Vue l'inertie inhérente à l'industrie automobile, l'ambitieux plan produit dévoilé par Camilleri a dû essentiellement être hérité de Marchionne. Il promet 15 nouveaux modèles entre 2019 et 2022, date à laquelle Ferrari prévoit que 60 % de

ses voitures soient hybrides et doubler ses bénéfices d'un milliard d'euros à deux milliards. Il y aura quatre catégories de modèles distincts. Les "GT" incluront la Portofino, la GTC4 Lusso, le "SUV" Purosangue et une nouvelle GT de style classique; parmi les "Sport", on trouvera la 488 et la 812 Superfast; les "Special Series" comprendront des modèles tels que la Pista et des voitures uniques comme la SP38 (basée sur la 488, voir Enzo n° 2); et enfin on trouvera une nouvelle ligne "Icona" (voir encadré ci-contre). La plus controversée de ces nouvelles

voitures est le Purosangue, que Ferrari n'appelle toujours pas un "SUV". Il sera développé sur une nouvelle plate-forme à moteur avant qui sera partagée avec la nouvelle Gran Turismo et la remplaçante de la GTC4 Lusso. Camilleri indique qu'il était sceptique concernant le SUV jusqu'à ce qu'il en ait vu les dessins et compris la proposition. « *Il redéfinira les attentes, dit-il, sera indéniablement une Ferrari et aura des équipements que l'on n'a jamais vus auparavant.* » Ce doit être une voiture familiale capable d'évoluer sur différents types de terrain tout en conservant les



Retour vers le futur Monza SP1 et SP2

Les Monza SP1 et SP2 sont les premiers modèles en édition limitée de la nouvelle ligne Icona. Ferrari dit que ces voitures sont pour « les clients et collectionneurs dévoués » et qu'elles font référence aux grands modèles des débuts de la marque, comme la 166 MM et les 750 et 850 Monza. Au total, 499 exemplaires seront assemblés, les clients décidant le ratio entre monoplace et biplace, sachant qu'aucun n'est autorisé à acheter les deux. Chacune coûtera environ 1,8 million d'euros. Chaque modèle fait largement appel au carbone, est équipé de portières relevables et de feux avant et arrière inédits. Ils utilisent aussi ce que Ferrari appelle un "pare-brise virtuel" qui dévie le flux d'air au-dessus des occupants pour qu'ils expérimentent au mieux « la fulgurante sensation de vitesse connue des seuls pilotes de F1 ».

C'est sans doute un peu exagéré, vu que la Monza reprend le V12 de la 812 Superfast porté à 810 ch, qui propulse déjà sans encombre les 1630 kg de cette dernière. Dans les Monza, exposées aux éléments, les performances doivent mener à la surcharge sensorielle, d'autant qu'elles sont encore plus légères. Certes, malgré la perte de bon nombre de panneaux et l'abondance de carbone, elles ne sont pas si légères qu'on l'imagine : la SP1 pèse 1500 kg (à sec), et la SP2 20 de plus. Ferrari indique qu'elles accélèrent de 0 à 100 km/h en 2"9 et de 0 à 200 km/h en 7"9. La vitesse maxi est « supérieure à 300 km/h ».

Pour compléter son look, les marques de luxe Loro Piana et Berluti ont créé des vêtements classiques coordonnés, dont une combinaison de course, un casque et des chaussures de pilotage.

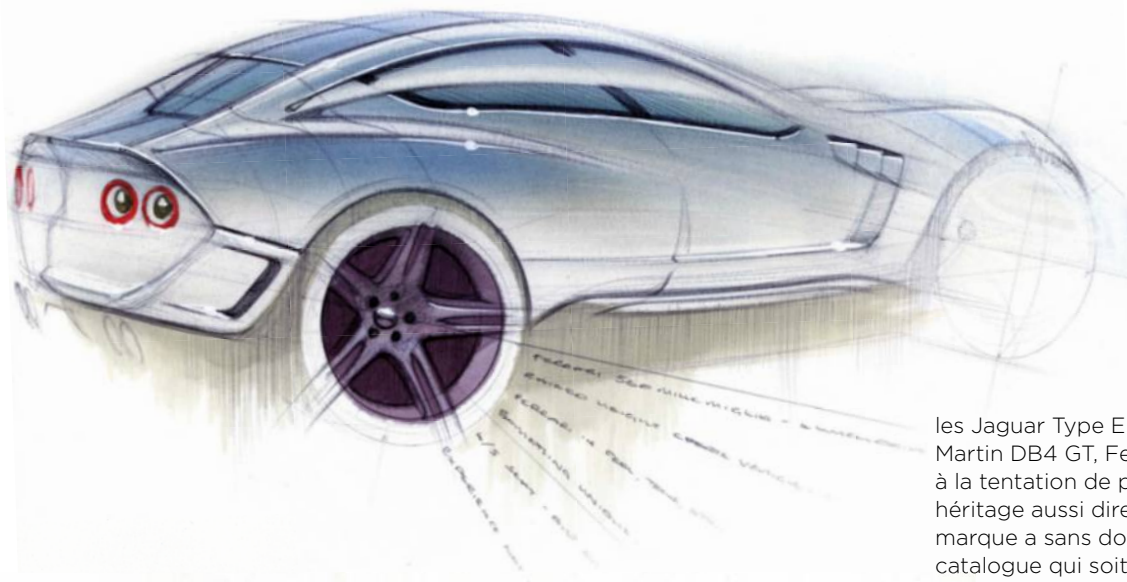


Ci-dessus

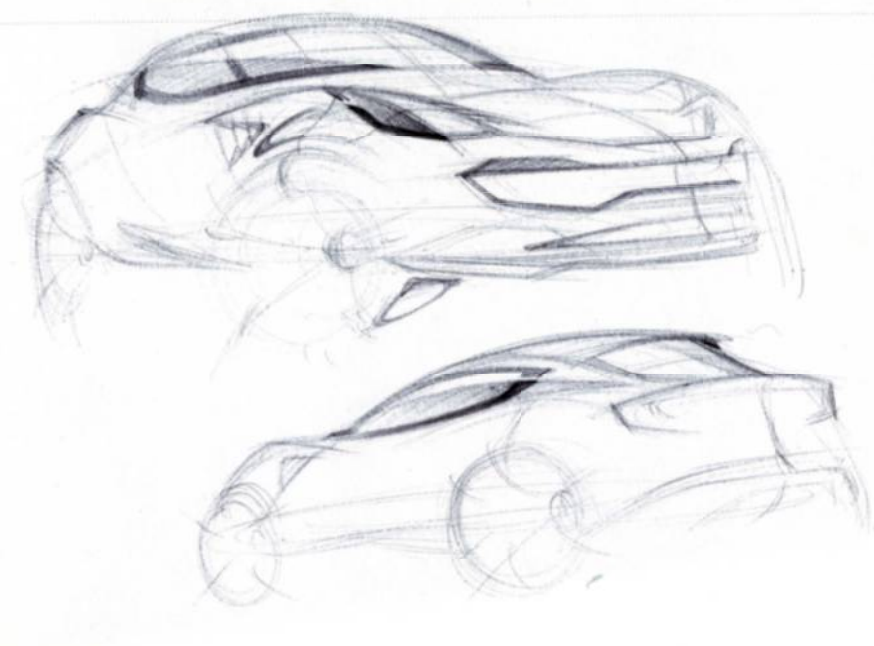
La monoplace SP1 et la biplace SP2 sont toutes deux basées sur la 812 Superfast. L'aérodynamique crée un "pare-brise virtuel" pour ses occupants.

principales caractéristiques de performances d'une Ferrari. Le directeur technique Michael Leiters a déclaré qu'un nouveau système de suspensions a été spécialement développé pour le Purosangue. Un élément clé de ses capacités tout-terrain pourrait être l'hybridation électrique, qui pourrait délivrer une puissance précise sur chaque roue d'un train à la demande, comme le fait déjà la nouvelle Honda NSX. Il est probable qu'aussi bien le Purosangue que la remplaçante de la Lusso soient proposés avec un nouveau V6 turbo actuellement en développement, accouplé à un système hybride. Une autre bénéficiaire de ce moteur plus petit devrait être la Portofino, qui pour une Ferrari de tous les jours semble aujourd'hui un peu trop puissante avec son V8 de 600 ch. Un V6 turbo développant plus de couple à bas régime correspondrait mieux au client type de la Portofino qui n'utilise que rarement toute la plage d'exploitation du moteur. Le challenge serait d'incorporer la technologie hybride, spécifiquement le pack de batteries requis, sans impacter les aspects pratiques essentiels à une 2+2. Ferrari est synonyme de moteur V12 et les passionnés seront ravis d'entendre que celui-ci est toujours en développement et équipera la toute nouvelle Gran Turismo. D'après Enrico Galliera, le responsable marketing de la marque, ce modèle sera une GT traditionnelle, inspirée par les GT Ferrari classiques des années 50 et 60. Il sera « *un ajout plus élégant à la gamme de produits Ferrari* » a-t-il dit. Cela suggère que malgré la popularité des modèles "continuation" comme

Ce doit être une voiture familiale capable d'évoluer sur différents types de terrain tout en conservant les performances d'une Ferrari



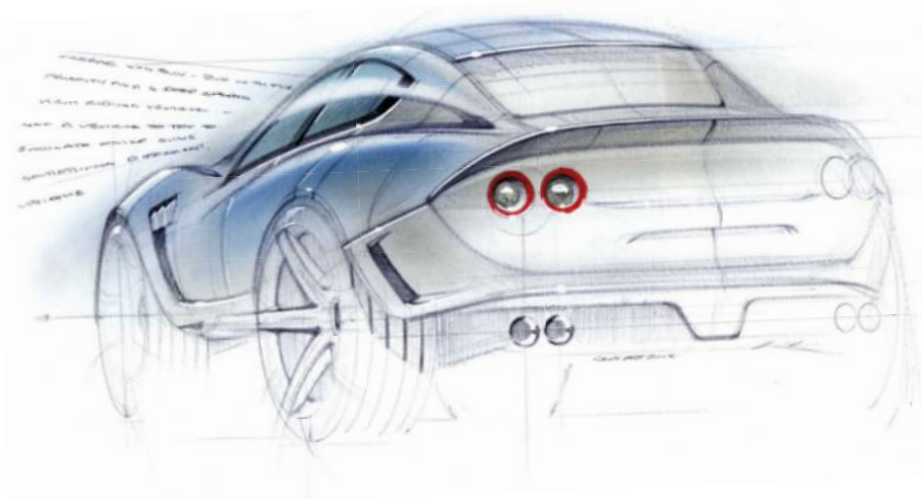
Cette page
L'artiste et ancien designer automobile Adam Gompertz a imaginé ces esquisses du crossover Ferrari Purosangue. Attendez-vous à une version hybride lorsqu'il sera disponible en 2022.



les Jaguar Type E et XKSS ou l'Aston Martin DB4 GT, Ferrari devrait résister à la tentation de piocher dans son héritage aussi directement, même si la marque a sans doute le meilleur catalogue qui soit, alors que son département Special Projects a déjà rendu hommage à la 275 GTB avec la SP275 unique. Certains regrettent sans doute que les récentes GT comme la F12 ou la 812 sacrifient trop à l'aérodynamique, ils accueillent avec plaisir une voiture dont le design devra plus au studio de style qu'à la soufflerie.

La gamme "Sport" inclura la remplaçante de la 488, actuellement en développement, et un « *second modèle à moteur central* ». L'annonce du moteur V6 turbo permet de penser que ce modèle serait positionné sous la 488, une nouvelle Dino, mais Ferrari a écarté cette suggestion. Le groupe hybride V8 de la remplaçante de la 488 développerait l'équivalent de 400 ch par litre (ce qui est assez incroyable) et Ferrari indique que le modèle placé au-dessus d'elle sera encore plus performant que la LaFerrari. Quant à une remplaçante directe à la LaFerrari, les investisseurs ont appris que la prochaine "hypercar" serait à « *l'apex des performances et des innovations technologiques...*

La pionnière des nouvelles technologies ». Aura-t-elle un moteur V12? McLaren a prouvé que l'on n'a pas besoin d'un V12 pour réaliser une hypercar crédible; sa P1 dispose d'un V8 biturbo et développe 916 ch avec l'assistance hybride; et un moteur plus petit signifie plus de performances et d'agilité. Cependant, comme Lamborghini ne semble pas vouloir abandonner le V12 à l'avenir et qu'Aston Martin développe la Valkyrie V12, il semble peu probable que Maranello lâche du terrain à ses rivaux.





Ci-dessus
Le plan évoque « le retour d'une élégante Gran Turismo », suggérant qu'une future GT s'inspire des classiques des années 60 telle la 275 GTB (à gauche).



À droite et ci-dessus
Le département Special Projects a assemblé la SP275 inspirée par la 275 en 2016. Une remplaçante à la LaFerrari (ci-dessus) semble au programme.

Certains accueilleront avec plaisir un design qui doit plus au style qu'à la soufflerie

Durant de nombreuses années, Ferrari a limité la production à environ 7 000 unités par an, pensant que c'était le nombre optimal pour maintenir la demande et l'exclusivité. Ce chiffre a augmenté sous Marchionne, qui considérait que la Chine pouvait absorber l'extra sans affecter les marchés "matures" tels que l'Europe et les USA. Doubler les profits en 4 ans demande de vendre plus de voitures : cette année, Ferrari va en produire environ 8 500 et projette d'en produire 9 000 en 2019. 10 000 sera-t-il la limite ? Quand Ferrari a dévoilé son introduction en

Bourse en 2015, le *Wall Street Journal* a indiqué que l'entreprise était limitée à une production de 10 000 voitures par an ; si elle en assemblait plus, elle ne serait plus exemptée des strictes normes de carburant américaines. Mais si 2 ou 3 Ferrari étaient hybrides d'ici à 2022, le constructeur satisferait aux normes d'émissions, lui permettant de dépasser ce nombre. Quoi qu'il en soit, la future gamme promet un riche mélange, qui comprendra des voitures à hautes marges telles que les Monza SP1 et 2, et aussi le Purosangue surélevé. Les puristes ne vont pas aimer, mais la

Portofino est déjà la Ferrari qui se vend le mieux et, comme Porsche l'a démontré, un SUV à hautes performances n'abîme pas nécessairement l'image d'une marque. En fait, il peut même rendre possible la production de plus de modèles très sportifs. C'est un plan ambitieux, un de ceux que Marchionne aurait pu défier, mais Camilleri a déjà supervisé la transition de Philip Morris d'un fabricant de cigarettes au leader des produits sans fumée, dont l'e-cigarette. L'électrification de Ferrari est un défi similaire. ❶

Les Monza SP1 et SP2 vues par leur designer

Flavio Manzoni, le responsable du style Ferrari, nous dit tout sur le dessin de ses nouvelles-nées.

INTERVIEW YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTO YANNICK PAROT

Comment est né ce projet ?

Cela s'est fait presque par hasard. Il y a quelques années nous observions quelques icônes du passé de la marque avec M. Marchionne et nous avons été impressionnés par la 750 Monza. Il arigolé en disant qu'il adorerait produire cette voiture. L'idée fut lancée d'essayer de reproduire le mythe d'une *barchetta* Ferrari de façon moderne. Le processus de développement fut très long, car nous ne connaissons pas toutes les possibilités offertes par les réglementations actuelles. Nous sommes dans une époque différente des années 50 où toutes les formes étaient possibles. L'une des principales contraintes était l'absence de pare-brise. Nous avons compris que nous pouvions garder ce que nous appelons le *cupolino*, en protégeant le visage des occupants grâce à une brillante solution aérodynamique qui crée un pare-brise virtuel très efficace. En italien nous appelons ces voitures des *bolides* (météorites): une forme purement créée pour la vitesse, sculptée par le vent. Comme la voiture n'a pas de toit, cela donne de très belles proportions.

L'inspiration du passé est très forte.

Notre approche n'est pas dirigée par la nostalgie. Nous l'avons appelée Monza, mais l'inspiration vient du concept même de la *barchetta*. La première fois que ce nom fut donné à une voiture, ce fut en 1958, avec la 166 MM. Giovanni Agnelli a dit que cette voiture ne ressemblait pas à une auto, mais à un bateau de course.

Comment se traduit cette idée de réinterprétation moderne ?

L'idée de base était de diviser la carrosserie en deux coques qui créent cette fente horizontale. C'est un autre

hommage aux Ferrari du passé comme la F40, ou récemment la LaFerrari ou la J50. Ce n'est pas un dessin de voiture ancienne, c'est presque un vaisseau spatial. La ques-

tion des proportions était essentielle, c'est pour cela que nous avons voulu donner cet effet creusé aux flancs et un traitement de fuselage au volume principal. Le langage de formes est totalement moderne et le concept intemporel. La typologie de ces voitures n'existe plus!

La façon dont elle semble coupée en deux verticalement en son centre est intéressante.

Cela fait partie du langage. C'est un mélange entre un volume très sexy et des lignes très géométriques. C'est cela qui crée la sensation de modernité.

Est-il possible de passer de la configuration d'une voiture à l'autre ?

En théorie oui mais en réalité... non. Nous avons obtenu la configuration biplace en éliminant le couvre-tonneau, en ajoutant un second siège et en ajoutant un capot arrière avec un double bossage intégrant deux arceaux indispensables pour la sécurité.



Est-ce qu'elle initie un nouveau langage de style pour la marque avec des lignes beaucoup plus épurées ?

Oui, mais il faut bien se rappeler que Ferrari, c'est avant tout des performances. C'est un objet holistique dont chaque détail, chaque solution technique permet d'obtenir ces incroyables performances. Dans le cas de la Monza, nous avons une voiture très rapide, mais le but n'était pas de battre le record du tour au Nürburgring. Nous avons ici une autre idée du plaisir de conduire. La symbiose entre le conducteur et la voiture se suffit. La liberté pour le design est donc immense, ce qui nous a donné la possibilité de créer quelque chose de très simple, essentiel et pur.

Raduno Padre-Figlio, le lien sacré



Rien de mieux que des routes de rêve et une organisation au diapason pour tisser des liens père-fils en Ferrari.

TEXTE CÉDRIC PINATEL

L'ÉQUIPE DE HAPPYFEWRACING se revendique fièrement comme une organisation à part dans l'événementiel automobile et les rallyes routiers. Elle assume son positionnement élitiste et refuse de se ranger parmi toutes ces sociétés qui proposent régulièrement de gentilles balades du dimanche en groupe. Laurent Blomet, son fondateur, trouvait l'offre du marché trop peu intéressante, il a ainsi décidé de monter lui-même les expériences automobiles telles qu'il les imaginait dans ses rêves.

Pas question, d'ailleurs, de les limiter au seul domaine de l'automobile. Si le Raduno Padre-Figlio rassemble avant tout des Ferrari (avec uniquement des modèles différents acceptés et aucun doublon toléré dans le plateau), il vise aussi à renforcer les liens entre des pères et des fils dans une vie moderne de plus en plus déconnectée des vrais échanges humains : votre inscription ne sera acceptée que si vous participez en duo avec votre père ou votre fils. Le temps d'un week-end prolongé, une magnifique cohorte familiale de

Ferrari toutes plus éclatantes les unes que les autres arpente ainsi les plus belles routes du monde. De la 250 California jusqu'à la LaFerrari en passant par la F40 ou l'Enzo, la nuée rouge italienne avait de quoi affoler tous les "spotteurs" du coin. Laurent se plaît aussi à faire découvrir des tables d'exception dans un cadre souvent inattendu, et le reste du programme respecte le même standing. Nous avons suivi l'édition 2018 entre Monaco et l'Italie, nous en reparlerons en détail dans notre prochain numéro.

Deux titres à Monza

C'est à l'occasion des Finali Mondiali, qui se déroulaient à Monza du 1^{er} au 4 novembre, que le pilote suisse Christophe Hurni a remporté les deux titres de Champion d'Europe et Champion du Monde du Ferrari Challenge Coppa Shell 2018 sur la 488 Challenge du team Zenith.

Il raconte ce moment unique : « Dès le premier virage, je prends la tête et creuse un petit écart sur le Libanais Tani Hanna. L'entrée

de la safety car m'a un peu compliqué la tâche en regroupant tout le peloton. Au restart, j'ai dû me battre pour garder ma première place et creuser à nouveau un petit écart que j'ai maintenu jusqu'à l'arrivée. Je n'y crois pas... Nous sommes Champions du Monde ! Ce titre suprême clôture ma saison incroyable. Après 35 ans de courses, je réalise un rêve en devenant Champion du Monde au volant d'une Ferrari ».



Ci-dessous

La 488 Pista Spider est le 50^e cabriolet de l'histoire Ferrari. Le toit rigide disparaît sous le panneau arrière en moins de 30". Elle a fait ses débuts publics à Pebble Beach.



La Pista a le droit à son Spider

Le même moteur de 720 ch et 340 km/h comme le coupé.

TEXTE JOHN BARKER

À peine la 488 Pista dévoilée, voici la Pista Spider, le dernier ajout à la lignée des Ferrari "spéciales". Dévoilé au Concours d'Élégance de Pebble Beach, en Californie, le Spider est propulsé par le même V8 3,9 litres biturbo de 720 ch que le coupé, et à part son toit rigide escamotable il s'en



distingue par des décorations spécifiques et des jantes diamantées en aluminium forgé de 20 pouces. Pour la première fois, des jantes monobloc en carbone, 20 % plus légères, sont proposées parmi les options d'allègement, elles seront aussi disponibles sur le coupé.

En version standard, le Spider pèse 50 kg de plus que la *berlinetta*, mais Ferrari indique un 0 à 100 km/h identique en 2"85. Le surpoids se fait sentir après avec un 0 à 200 km/h en 8"0, soit 0"4 de plus. Le Spider dispose de tous les raffinements aérodynamiques du coupé et, toit en place, le Cx est le même, tout comme la vitesse de pointe de 340 km/h.

Son prix a été annoncé à 321611 euros et les livraisons commenceront fin 2018.

Pirelli relance le diagonal

Pour les conducteurs de voitures des années 1920 à 1960 souhaitant retrouver les sensations d'antan tout en profitant des technologies modernes, Pirelli relance son célèbre Stella Bianca à structure diagonale. Il est proposé en taille 6.00-16 avec une bande de roulement qui s'inspire de la version Corsa originale. Voici la gomme parfaite pour équiper une 166 ou une Formule 1 500, comme celle d'Ascari qui était équipée du Stella Bianca en 1951.



En Bref

EXPOS FERRARI

Le Musée Ferrari de Maranello propose deux nouvelles expositions sur Enzo Ferrari pour célébrer le 120^e anniversaire de son fondateur. "Driven by Enzo" propose les voitures personnellement conduites par Enzo, dont ses 250 GT 2+2, 400 GT et 412.

"Passion and Legend" retrace l'histoire d'Enzo à travers les voitures et les photos, avec des modèles clés de l'histoire de la marque. Des installations interactives permettent aux visiteurs de "visiter" l'usine actuelle. Ces deux expositions dureront jusqu'en mai 2019.

UNE NOUVELLE 412



Sur base de GTC4Lusso, Ares Design propose cette évocation de la 412 à la coque en carbone, appelée Project Pony. Les 4 places sont conservées, comme la mécanique de la voiture donneuse, et le tarif s'établirait à environ 720000 euros.

Les Ferrari du rêve



Le Club Ferrari France s'est de nouveau associé à Rêves d'enfants malades afin d'aider la recherche contre le cancer.

La huitième édition de l'opération Rêves d'enfants malades organisée par le Club Dijon Doyen s'est déroulée le 20 octobre 2018. Il s'agit d'une action menée au bénéfice des enfants atteints d'un cancer ou souffrant de diabète, en partenariat, notamment, avec le Club Ferrari France, l'association de parents Coup d'Pouce, le Centre Hospitalier Universitaire de Dijon et le circuit automobile de Dijon-Prenois. Ces deux objectifs sont de permettre

à des enfants malades de réaliser un rêve en leur offrant des tours de circuit à bord d'une Ferrari et de proposer des baptêmes en Ferrari, payants, afin de récolter des fonds qui sont distribués à différentes associations.

Pour l'édition 2018, plus de 80 pilotes de Ferrari étaient engagés. Chaque année, 60 à 70 partenaires financiers soutiennent cette action qui mobilise également plus de 80 bénévoles. Cerise sur le gâteau, cette action a été

enrichie cette année d'une soirée caritative sous la forme d'un dîner-spectacle, représentation offerte bénévolement par le pianiste virtuose François-René Duchâble. Sur le thème du "Roman des circuits de légende", c'est une mise en mots, en musique et en images de l'histoire des circuits automobile qui a été proposée à des spectateurs enchantés.

Depuis ses débuts, cette opération a permis de récolter plus de 500 000 euros. Ces bénéfices sont dédiés en totalité aux enfants atteints de cancer ou de diabète, qui sont en lien avec le CHU de Dijon, qu'ils soient hospitalisés, ou qu'ils y soient suivis médicalement.

Les bénéficiaires sont des associations locales œuvrant à l'amélioration du quotidien des enfants hospitalisés (ateliers de musicothérapie, de zoothérapie, acquisition d'ordinateurs, aménagement des conditions d'accueil des parents, acquisition de peluches pour le SMUR, etc.) ou aidant à la compréhension et l'acceptation de la maladie, ainsi que l'association Enfants Cancer et Santé.





LAPONIE ICE DRIVING

LIKE NOWHERE ELSE

Imaginez glisser à plus de 200 km/h en toute sécurité sur un circuit de F1..
... reproduit à l'échelle 1 sur un lac gelé,
au volant d'une voiture d'exception,
sous les aurores boréales de la Laponie suédoise.



EN SAVOIR PLUS



Brian Redman

L'homme qui a dit « non »

358 courses, 94 victoires, 177 podiums : pas besoin d'être docteur en mathématiques pour comprendre que Brian Redman alliait rapidité et fiabilité. Des qualités qui ont fait de lui, pendant plus de 20 ans, un des plus grands spécialistes de l'endurance. Il a couru pour Porsche, Ford, Jaguar, BMW, Alfa Romeo... Et Ferrari! Avec, entre la Scuderia et lui, une relation très particulière.

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE GEFFRAY | PHOTO ALAMY

81 ans, mais pas question de décrocher! Brian Redman demeure un pilier des grands rendez-vous historiques: lorsque nous nous sommes parlé, il rentrait tout juste du Goodwood Festival of Speed et s'apprêtait à partir pour Laguna Seca pour la Porsche Rennsport Reunion. Pas question non plus de renoncer à ce qui est une de ses marques de fabrique: un humour pince-sans-rire, typiquement britannique, et que trente ans de résidence en Floride n'ont pas émoussé... « Quand j'ai débuté, j'étais loin de penser à Ferrari: ma première voiture de course était la camionnette Morris Minor de l'entreprise où je travaillais. Ils fabriquaient des serpillières! C'était en 1959. Rapidement, je suis passé à une Mini, puis à une Morgan. Les choses ont commencé à devenir sérieuses en 1965: j'ai participé à 17 courses avec une Jaguar Type E Lightweight, et j'en ai gagné 16! Un an plus tard, j'ai fait mes débuts internationaux aux 1000 km de Spa avec Peter Sutcliffe, qui engageait sa propre GT40. Et j'ai conduit ma première Ferrari un an après, aux 1000 km de Paris: c'était la 250 LM de David Piper. Richard Attwood et moi avons terminé sixièmes, et premiers de notre catégorie. Et puis tout s'est accéléré: en 1968, j'étais sous contrat avec John Wyer en endurance, avec Cooper en F1, et Ferrari m'a proposé une Dino 166 pour une course de F2 au Nürburgring. Je suis allé à Modène pour essayer la voiture. À un moment donné, Mauro Forghieri m'a dit: "Tu vois, ce monsieur là-bas, sous un arbre? C'est Enzo Ferrari!" C'était sa façon de me dire que je devais aller encore plus vite... Le lendemain, je vais déjeuner à Maranello, à l'usine. Soudain, silence: Enzo venait d'entrer dans la salle à manger. Il s'approche de notre table, je me lève et je lui tends la main. Au lieu de la prendre, il m'attrape la joue entre le pouce et l'index, la secoue comme on le faisait autrefois avec les enfants, et me dit simplement: "Bon garçon!" J'avais déjà la trentaine... Et c'est la seule fois où j'ai rencontré le Commendatore. »



Enzo m'attrape la joue entre le pouce et l'index, la secoue et me dit simplement "Bon garçon!" J'avais déjà la trentaine

« La course a été très difficile: j'ai été blessé à l'œil par une pierre, et j'ai dû m'arrêter aux stands pour changer mes lunettes. Forghieri m'a engu..., je suis reparti avec les lunettes de rechange de Jacky Ickx, qui ne me convenaient pas. J'étais furieux, et j'ai conduit à 100 % de mes capacités, peut-être plus... Finalement, j'ai terminé quatrième, avec le meilleur temps en course. Le soir, pendant le dîner, Forghieri s'est éclipsé, puis est revenu en souriant: "Brian, j'ai parlé à M. Ferrari au téléphone. Tu vas rouler pour nous en F2, et en septembre on te confie une F1 pour le Grand Prix d'Italie." Et... J'ai dit non! J'avais déjà les sport-protos, la F1 avec Cooper, et j'avais peur d'avoir un grave accident, ce qui a fini par se produire à Spa. La course tuait beaucoup à l'époque: Clark, Courage, McLaren, Rindt... À tel point que j'ai voulu abandonner la compétition. En 1971, je suis devenu concessionnaire BMW en Afrique du Sud, mais je détestais l'atmosphère du pays, l'apartheid, le travail... Quatre mois plus tard, j'étais de retour en Angleterre, mais sans volant! Les bonnes places étaient toutes prises. Et puis, à la fin de la saison, j'ai couru à Imola, sous la pluie, avec une BRM Can-Am conçu par Tony Southgate. Tony a toujours fait des voitures efficaces sur le mouillé, et j'ai gagné une manche et la finale devant une Ferrari d'usine. Forghieri m'a alors proposé de faire les 9 Heures de Kyalami avec Regazzoni. Il a été très clair: "Tu sais Brian, Ferrari ne rappelle jamais personne". Mais pour moi, ils l'ont fait! Nous avons gagné, et j'ai couru deux saisons complètes avec la 312 PB, une voiture extraordinaire, une vraie F1 biplace. Nous formions une véritable "dream team", avec de nombreux pilotes de F1: Andretti, Merzario, Pace, Peterson, Reutemann, Ickx... Jacky et moi avons souvent fait équipe: chez John Wyer, chez Ferrari, puis chez Porsche. Au volant, Jacky est une sorte d'ordinateur, à la fois très rapide et fin stratège. Même très jeune, il gardait toujours la tête froide. Et c'est, aujourd'hui encore, un ami très cher! »

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules
de Prestige et de Collection



Votre véhicule assuré également sur circuit
A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com

**Jean-Maurice
JACQUES**

Agent Général Allianz
3, Rue des Rolliers
CS 90032
30820 Caveirac
Orias : 07021827

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: jacqujm@allianz.fr

- * Une assistance "VIP"
- * Remorquage sans limitation jusqu'à un atelier qualifié
- * Mise à disposition d'un véhicule de remplacement
- * Etc...



Allianz 

AGUTTES

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

VENTES EN PRÉPARATION



1993 - Ferrari 348 Spider - 51 000 km - vendue 61 600 €^{TTC} (Novembre 2018 - Vente d'Automne - Lyon)

Prochaine vente : Mars 2019, Paris. Contactez un de nos spécialistes
voitures@aguttes.com - PARIS : +33 6 16 91 42 28 - LYON : +33 4 37 24 24 23

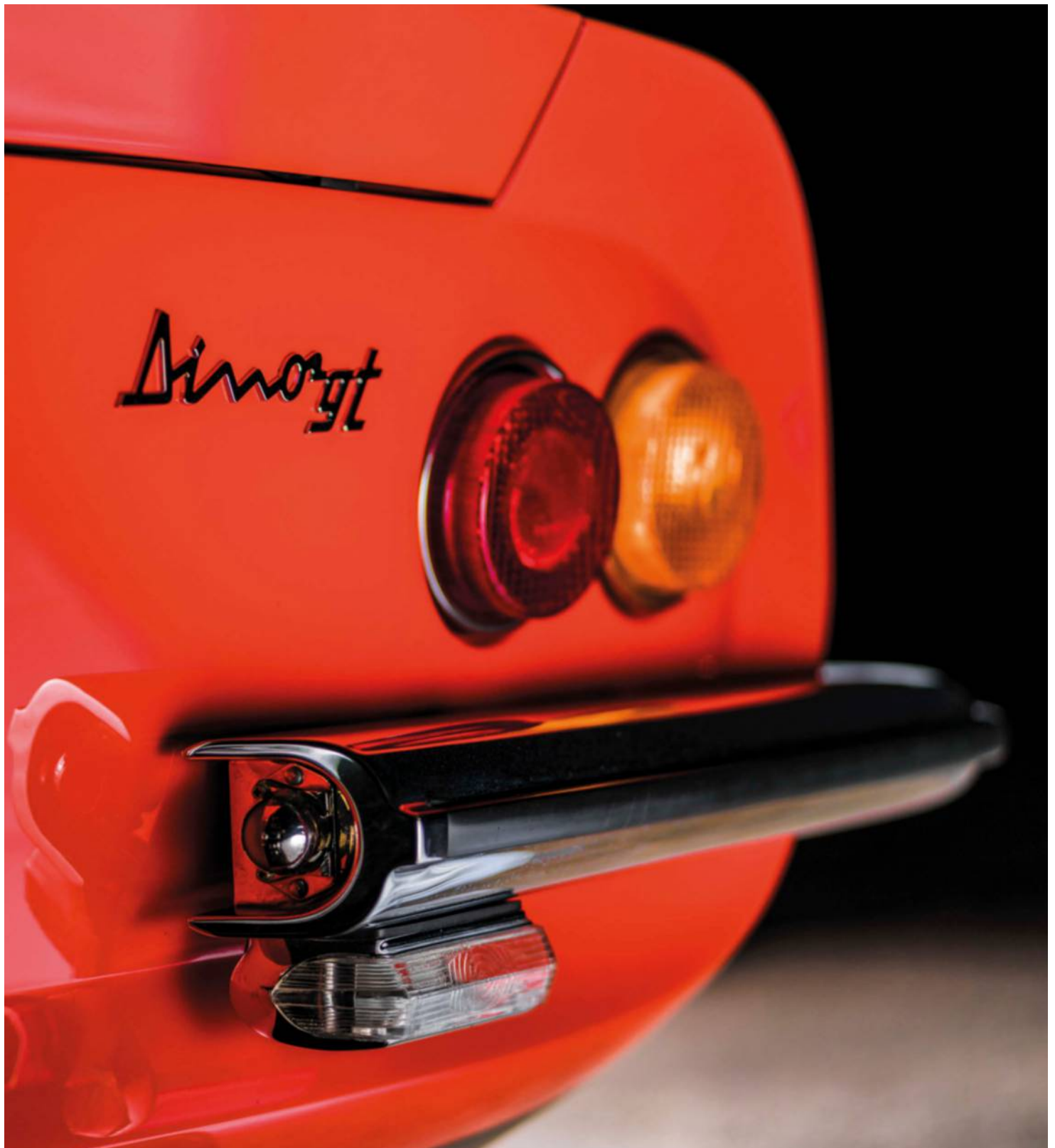
REPORTAGES

EN COUVERTURE Dino 206 et 246: bien plus que 7 différences! **Page 22**

Le V6 Dino, né pour la course, redéveloppé pour la route **Page 38** Qui était Dino? **Page 44**

Sebring 917: la course où la 512 a fait chuter les Porsche 917 **Page 50**

Explosion sonore en 488 Spider **Page 58** 250 GTE: la première 4 place **Page 68**



TEXTE ANDREW FRANKEL | PHOTOS TIM ANDREW

Une voiture plus petite, plus légère, avec moitié moins de cylindres – la Dino GT était une révolution pour Ferrari. Nous comparons la 206 d'origine avec la classique 246.

MOINS, C'EST PLUS



EN COUVERTURE | DINO 206 & 246 GT



C

inquante ans! Déjà un demi-siècle? En regardant ces Dino, ça paraît presque impossible. De mon point de vue très partial, Ferrari a fait plus de belles voitures que n'importe quel autre constructeur, en tout cas parmi ceux qui existent encore; mais même à Maranello – ou plutôt chez Pininfarina – on n'a que rarement touché la perfection. La 365GTC/4 en est proche, les premières Boxer encore plus mais, en ce qui me concerne, la Dino est la seule Ferrari de route qui soit parfaite sous tous les angles.

Ne perdons pas trop le temps à débattre si la Dino est une Ferrari ou non. À l'époque, il était opportun pour le *Commendatore* de mettre un peu d'air entre son nouveau bébé et les monstres à moteur V12, mais c'était une ruse de marketing: la Dino était bien sûr une Ferrari comme les autres et, surtout, elle était meilleure que la plupart d'entre elles.

Il y a deux Dino de route (trois, en fait, mais pour la cohérence de cette histoire, nous ne comptons pas la 308 GT4 2+2) et nous allons aujourd'hui vous en raconter leur histoire et vous expliquer comment les différencier. L'une d'entre elles est, bien sûr, la sublime 246 GT, produite entre 1969 et 1974 et dont la lignée se poursuit jusqu'à l'actuelle 488 GTB. Mais elle n'était pas la première: il y avait eu avant la 206 GT, dont seuls 153 exemplaires furent assemblés entre 1968 et 1969.



La Dino était bien sûr une Ferrari comme les autres et,



surtout, elle était meilleure que la plupart d'entre elles

En tant que passionné de vieilles Ferrari en général et de Dino en particulier, je pensais savoir reconnaître la 206 de la 246 qui l'a remplacée. Une coque en alu au lieu de l'acier, un bloc-moteur 2,0 litres en aluminium et des chemises acier au lieu d'un 2,4 litres en fonte, un bouchon d'essence visible et des jantes à écrou papillon au lieu de boulons. Il s'avérait que je ne savais rien du tout.

Quand un constructeur décide de restyler un modèle, le cahier des charges est toujours le même : rendez-la voiture aussi différente que possible en en changeant le moins possible. C'est pour cela que des pièces comme les boucliers, les phares et les calandres sont toujours redessinées : elles modifient drastiquement l'apparence d'une voiture sans nécessiter de coûteux changements d'outillage pour produire de nouvelles pièces en métal. Un demi-siècle plus tôt, Ferrari a pris un autre chemin. Il n'y a qu'un chiffre qui change dans leur dénomination, mais entre la 206 et la 246 GT, le cahier des charges semble avoir été : « *Changez le plus possible sans que personne ne le remarque* ».

Les différences sont tellement nombreuses que nous les avons regroupées quelques pages plus loin, pour ne pas trop nous disperser ici. Pour commencer, sachiez-vous que les deux voitures ont des dimensions complètement différentes et que pas un seul de leur

panneau de carrosserie n'est interchangeable ? La 206 est plus courte, particulièrement en empattement, et aussi plus basse.

Elle était la première Dino de route, mais loin d'être la première à porter le nom du fils adoré d'Enzo, qui est décédé en 1956, à l'âge de seulement 24 ans, d'une néphrite. Au moment de son décès, il travaillait avec Vittorio Jano sur un nouveau moteur de Formule 2 pour la saison 1957, qui s'avérera être couronné de succès et sera adapté pour de nombreuses disciplines – la plus connue étant la 246 Dino avec laquelle Mike Hawthorn a remporté le titre de Champion du monde de Formule 1 1958. Il semblait très conventionnel avec ses quatre arbres à cames en tête et ses culasses à seulement deux soupapes par cylindre, mais il se distinguait des autres V6 Ferrari de l'époque par son angle d'ouverture de 65°. Jano a essayé de dégager ainsi suffisamment de place entre les bancs de cylindres pour y placer des carburateurs décents, ce qui demanda de décaler les manetons de vilebrequin de 5° pour s'accommoder des nouvelles contraintes.

Le premier signe d'une voiture de route Dino est apparu début 1965 et, comme toujours chez Ferrari, il a été dicté par l'agenda de la compétition. Un moteur était nécessaire pour se conformer au nouveau règlement de la F2. Celui-ci exigeait qu'il soit basé sur un

Je pensais savoir reconnaître la 206 de la 246 qui l'a





remplacée, il s'avérait que je ne savais rien du tout



De gauche à droite

Ian Barkaway explique à Andrew Frankel les différences clés entre les deux Dino. La société a en ce moment 9 exemplaires en soins, dont certains pour une restauration complète. Un moteur tout alu de 206 en reconstruction.

La Dino est suspendue avec souplesse, sans jamais



paraître négligée; elle danse avec la route





moteur de production assemblé à au moins 500 exemplaires – bien plus que ce que Ferrari pouvait produire à l'époque. Il en allait différemment pour Fiat, et le constructeur turinois accepta de créer une nouvelle voiture de sport qui serait appelée Fiat Dino, en utilisant ce moteur. Un problème était réglé. L'autre était que Porsche connaissait un succès remarquable avec un nouveau modèle appelé 911, et qu'Enzo Ferrari voulait sa part de ce gâteau. Maintenant qu'il avait un moteur de route, tout ce dont il avait besoin c'était de créer une voiture autour.

Le premier concept fut réalisé par Pininfarina pour le Salon de Paris en octobre 1965, et il posa les bases du design Dino que nous aimons tant encore aujourd'hui – des courbes voluptueuses, des arcs-boutants, une vitre arrière recourbée et des prises d'air creusées dans les portières. L'année suivante à Turin, la maison de style fit encore mieux avec le concept Dino Berlinetta GT qui figeait le style du futur modèle de série. Lorsque la Dino 206 GT est apparue au même salon en 1967, l'année suivante, le plus grand

changement était la rotation à 90° du moteur, désormais en position transversale, derrière le conducteur, une architecture inaugurée un an plus tôt par la Lamborghini Miura. Cela rendait le travail sur le moteur horriblement difficile, mais centralisait la masse et, tout aussi important, libérait de l'espace pour un coffre au volume surprenant.

Il serait fantaisiste de dire que Dino Ferrari a conçu le moteur de cette auto, mais ses origines peuvent en effet être retracées jusqu'au V6 Jano, jusqu'à son angle de 65°. La vocation de compétition de ce dernier se retrouve aussi dans ses dimensions supercarées, avec un alésage de 86 mm et une course de seulement 57 mm. Pas étonnant qu'il demande de monter à 8000 tr/min pour délivrer sa puissance maximale. Une puissance exacte qui reste à déterminer : dans la Fiat Dino, ce même moteur était annoncé à 160 ch, une excellente valeur pour un 2,0 l de l'époque, mais une fois qu'il était transposé sous le capot de la Dino, Ferrari clamait un gain de 20 ch supplémentaires. Du moins, sur le papier...



Le problème avec les petits moteurs à course courte, c'est qu'ils manquent de couple, et la 206 ne pouvait pas délivrer plus de 185 Nm à pas moins de 6500 tr/min, ce qui nécessitait une transmission à cinq rapports, aussi courts que rapprochés, pour transmettre celui-ci aux roues arrière. Pour les maintenir sous contrôle, la Dino était équipée d'un différentiel à glissement limité, de suspensions à doubles triangles de longueur inégale aux 4 roues, et de 4 disques ventilés, posant ainsi les bases de toutes les Ferrari, petites et grandes, pour les décennies à venir.

Le problème avec cette voiture, c'est qu'elle n'était pas tellement rapide, même pour une voiture vendue comme étant "presque" une Ferrari. En théorie, elle était capable de suivre une 911 2,0 litres standard, mais pour en avoir essayé une, j'en doute en pratique. Porsche ne comptait pas se reposer sur ses lauriers et Enzo Ferrari comprit que, pour que la Dino soit un succès à long terme, ses clients devaient profiter d'une voiture plus rapide, et lui d'un modèle moins coûteux à assembler.

C'est ainsi qu'est apparue la 246 GT. En augmentant la cylindrée du moteur de 1987 cm³ à 2418 cm³ (tout en maintenant un ratio alésage/course très élevé), Ferrari a non seulement été capable de gonfler la puissance à 195 ch (annoncés) mais aussi le couple à 225 Nm, 1000 tr/min plus bas. Ce qui est curieux, c'est que même si la 246 est plus grande, qu'elle est entièrement réalisée en acier (mis à part son capot) et qu'elle possède un bloc en fonte, elle est à peine plus lourde que la 206.

Le poids annoncé de ces voitures est très variable, mais ma source la plus fiable suggère un poids confortable de 1140 kg pour la 206, alors que la 246 ne serait plus lourde que de 46 kg. Comment est-ce possible? Je suspecte que la solution se trouve dans ce châssis-cadre massif en acier commun aux deux autos – dans son dessin, si ce n'est en dimensions précises. La décision d'Enzo Ferrari de surdimensionner ce châssis en dit long sur son approche – ses voitures ne passaient peut-être pas les contrôles de qualité les plus stricts et



Aucune autre voiture ne sonne comme la Dino, le seul autre V6 aussi mélodieux est celui de la première Honda NSX, mais la Dino est plus riche

n'étaient sûrement pas réalisées dans le meilleur des aciers, mais qu'elles soient de route ou de course, elles étaient solides. Si des pilotes sont morts dans ses voitures de course, cela n'a que rarement été du fait de problèmes mécaniques.

Je prends la 246 GT en premier. Si je ne me suis jamais assis dans une 206, je connais bien sa petite sœur. Ian Barkaway – le fondateur du spécialiste anglais Barkaway – nous a fourni un modèle de début 1970 qu'il a préparé pour son propriétaire et qui est strictement de série à l'exception de pistons haute compression. « *Tout le reste – les arbres à cames, les soupapes, les carburateurs – est aux spécifications d'origine, nous explique-t-il, mais ces pistons offrent un peu plus de vivacité.* »

Nous lançons le rituel du démarrage : ignorer le starter et alimenter les trois carburateurs Weber double-corps Weber 40DCNF de quelques pres-

sions sur l'accélérateur. Puis actionner le démarreur avec une infime pression sur la pédale. Le V6 s'élance du premier coup.

Aucune autre voiture ne sonne comme la Dino. Le seul autre V6 aussi mélodieux que je connaisse est celui qui équipait la première Honda NSX, mais la voix de la Dino est plus riche, plus complexe et plus intéressante si ce n'est qu'elle n'est pas si excitante qu'un V8 ou un V12 aux abords de la zone rouge.

Le frêle levier de vitesse en acier s'actionne proprement jusqu'en première. L'embrayage est beaucoup trop lourd vu le peu de travail qu'il a à effectuer, mais il passe la puissance en douceur et nous voici partis. Barkaway a même réalisé une modification secrète de la boîte qui n'oblige plus à éviter le deuxième rapport lorsque l'huile est froide, même si j'ai toujours aimé ce rituel particulier aux Ferrari.

Ci-dessus et à droite

Voici la voiture la plus ancienne, la 206 GT, avec ses écrous papillon de roues, son V6 2,0 litres tout alu qui monte haut dans les tours. Son grand volant en bois rend l'accès difficile, mais ça en vaut la peine!



Nous commençons à faible allure pour profiter de la vue: les courbures des ailes, les huit magnifiques compteurs Veglia et le sublime volant Momo perforé. Même les choses que je devrais détester, comme le pédalier stupidement décalé ou la position de conduite qui favorise les bras longs et les jambes courtes, tout cela semble ajouter à la personnalité de la voiture. La 911 a obtenu un statut de voiture culte aussi bien pour ses défauts que pour ses qualités, et les charmes de la Dino émanent exactement de la même façon.

Les aiguilles de température montent graduellement, la chaleur enveloppe les amortisseurs Koni et je suis surpris par ce que j'oublie toujours avec ces voitures: comparée aux supercars modernes, une 246 bien réglée offre un confort de limousine. De nos jours les pneus fins comme des feuilles de papier transmettent tout en trépidations les moindres déformations de la chaussée, mais avec les gros Michelin XWX 205/70 VR14 de la Dino, celles-ci sont largement amorties, ne laissant passer que les informations essentielles à vos doigts. Et puisque personne ne pensait alors qu'un chrono sur le Nürburgring puisse être utile à une voiture de route, la Dino est agréablement suspendue avec ce qui semblerait aujourd'hui être des ressorts à la souplesse comique. Mais elle ne paraît

jamais négligée, elle danse juste avec la route. C'est peut-être la qualité la moins connue de la voiture, mais elle n'en fait pas moins son attrait.

C'est le moment d'accélérer un peu. Deuxième rapport, 3000 tr/min, et c'est parti. À ma grande surprise, la Dino ne se montre jamais lente. La puissance est délivrée avec énergie, le grognement devient un grondement et je commence à me demander quel régime m'autoriser avant de passer la troisième. Je me revois enfant, à observer le compteurs d'une 246 GT par la vitre et à avoir du mal à croire qu'elle puisse monter à 7800 tr/min. Je ne vais pas aller si loin aujourd'hui, mais suffisamment m'en approcher pour la sentir avoir des ailes. On se retrouve à vouloir accélérer sans fin, pas pour les vitesses atteintes, mais pour passer le plus de temps possible à écouter le moteur à pleine charge.

Je me souviens m'être demandé s'il était plus précis de la décrire comme "addictivement exquise" ou "exquisément addictive", pour choisir finalement cette dernière affirmation. Aucun vrai passionné ne pourrait jamais se lasser de cette sonorité.

Tôt ou tard, il faut bien ralentir et rétrograder. La pédale de freins est un peu molle sur cette voiture, ce qui rend le talon-pointe difficile, mais les passages de rapport, s'ils sont lents et lourds, restent délicieusement propres. Des virages apparaissent



Les différences clés

Nous essayons ici de lister les différences entre la Dino 206 GT et la 246 GT. Comme pour beaucoup de Ferrari des années 60 et 70, ce n'est pas une science exacte, certaines des premières 246 GT réutilisant plus ou moins de spécificités de la 206 GT.

Note: aucune Dino n'a quitté l'usine en arborant des logos Ferrari. Cependant, il n'est pas totalement incorrect pour les Dino de les arborer... L'importateur anglais, Maranello Concessionnaires a, par exemple, équipé de nombreuses 246 avec un logo Ferrari au-dessus de la plaque d'immatriculation, et un cheval cabré d'un côté.



206 GT

Longueur 4150 mm
 Largeur 1700 mm
 Hauteur 1115 mm
 Empattement 2280 mm
 Poids 1140 kg

Cylindrée 1987 cm³
 Alésage x course 86 mm x 57 mm
 Carburateur 3 Weber double-corps DCN14
 Compression 9,3:1
 Puissance 180 ch à 8000 tr/min
 Couple 185 Nm à 6500 tr/min
 Puissance au litre 90,6 ch/l
 Rapport poids/puissance 6,33 kg/ch

Coque Tout aluminium
 Moteur Tout aluminium

Autres différences

Bouchon de réservoir visible
 Écrous papillon de roues*
 Capot moteur à 6 fentes
 Échappement "peashooter"
 Zone rouge à 8000 tr/min
 Boîte à gants large
 Volant en bois
 Couvre-culasses en magnésium
 Verrouillage de coffre extérieur
 Commande de ventilation au plancher
 1 filtre à huile
 Petite boîte à air
 Éclairage de plaques sur les pare-chocs**
 Serrure de porte dans la prise d'air latérale
 Étrier de frein à main séparé
 Feu de recul sous les pare-chocs

246 GT

4235 mm
 1702 mm
 1143 mm
 2340 mm
 1186 kg

2418 cm³
 92,5 mm x 60 mm
 3 Weber double-corps DCN14
 9,0:1
 195 ch à 7600 tr/min
 225 Nm 5500 tr/min
 80,6 ch/l
 5,27 kg/ch

Acier avec capot en aluminium
 Bloc en fonte, culasses en aluminium

Bouchon de réservoir masqué
 Boulons de roues (après Série 1)
 Capot moteur à 7 fentes
 Échappement standard
 Zone rouge à 7800 tr/min
 Boîte à gants étroite
 Volant couvert de cuir
 Couvre-culasses en aluminium
 Verrouillage de coffre intérieur
 Commande de ventilation à la planche de bord
 2 filtres à huile
 Boîte à air standard
 Éclairage de plaques sur le coffre
 Serrure de porte sous la prise d'air latérale
 Étrier de frein à main intégré
 Feu de recul sous la plaque d'immatriculation

* également sur les 246 Série 1

** également sur les 246 Série 1 & 2



et je me remémore comment la voiture devrait se comporter : la direction va prendre du poids quasi immédiatement, devenant très communicative avant même que les suspensions ne soient pleinement en appui, et elle va guider le nez vers le point de corde avec une précision inflexible. La voiture sera vivante et prête à changer de direction... Et c'est exactement ce qui se passe.

Guider une 246 en courbe, sans s'approcher des limites mais à un rythme suffisant pour faire corps avec elle, est une expérience rare et spéciale – même pour une Ferrari. Spontanément, je dirais que seule la F40 est plus communicative qu'elle. Je sais comment se comportent les Dino à la limite : elles choisissent de sous-virer un peu, mais cela peut être annulé par le plus infime levé de pied et transformé en un survirage tout aussi docile par une soudaine pression des gaz. Contrairement aux autres Ferrari de l'époque, la Dino est probablement plus efficace en virage qu'en ligne droite.

Alors, comment se compare la 206, plus légère, plus petite et probablement plus agile ? Il faut tout d'abord que je réussisse à monter à bord. Contrairement à la 246, la 206 a un grand volant à jante en bois. Je passe à peine mes jambes de chaque côté pour découvrir que je ne peux presque

pas enclencher la première. La garde au toit est également limitée, mais j'ai réussi à m'introduire à bord et je ne compte pas en sortir de sitôt.

Allez comprendre pourquoi, si je savais qu'elle serait plus lente, je m'attendais à ce que la 206 offre une expérience de conduite plus agressive. J'ai vu la zone rouge à 8000 tr/min, les quatre sorties d'échappement "peashooter", et imaginé que son moteur alu serait encore plus proche d'un bloc de course. Ce n'est pas vraiment le cas. Je ne dirais pas qu'elle sonne complètement différemment de la 246, mais sa voix est plus ténue et plus douce.

Initialement, elle paraît un peu étrange, je suppose à cause de toutes les différences avec la 246 que l'on remarque – les rapports encore plus courts, la direction plus légère et, surtout, le déficit de puissance. Même avec les pistons haute compression, si elle est douce et impassible à bas régime, la poussée est faible. Elle commence à arriver vers 4000 tr/min – ce qui n'est qu'à mi-chemin de la zone rouge – et si je m'aventure un peu plus haut, j'ai promis à son propriétaire de ne pas fatiguer son moteur fraîchement reconstruit. Je suppose que vers les 8000 tr/min elle offre un visage totalement différent : les rapports sont suffisamment proches pour garder le moteur dans les tours et je ne m'inquiéterais pas de l'abîmer.



Guider une 246 en courbe, sans s'approcher des limites mais à un rythme suffisant pour faire corps avec elle, est une expérience rare et spéciale

Ci-dessous et à droite

Les 246 qui ont suivi la 206 ont une carrosserie majoritairement en acier et un moteur 2,4 litres à bloc fonte, mais le surpoids a été largement compensé par l'accroissement de la puissance et du couple. Et elle semble toujours fabuleusement agile et communicative.

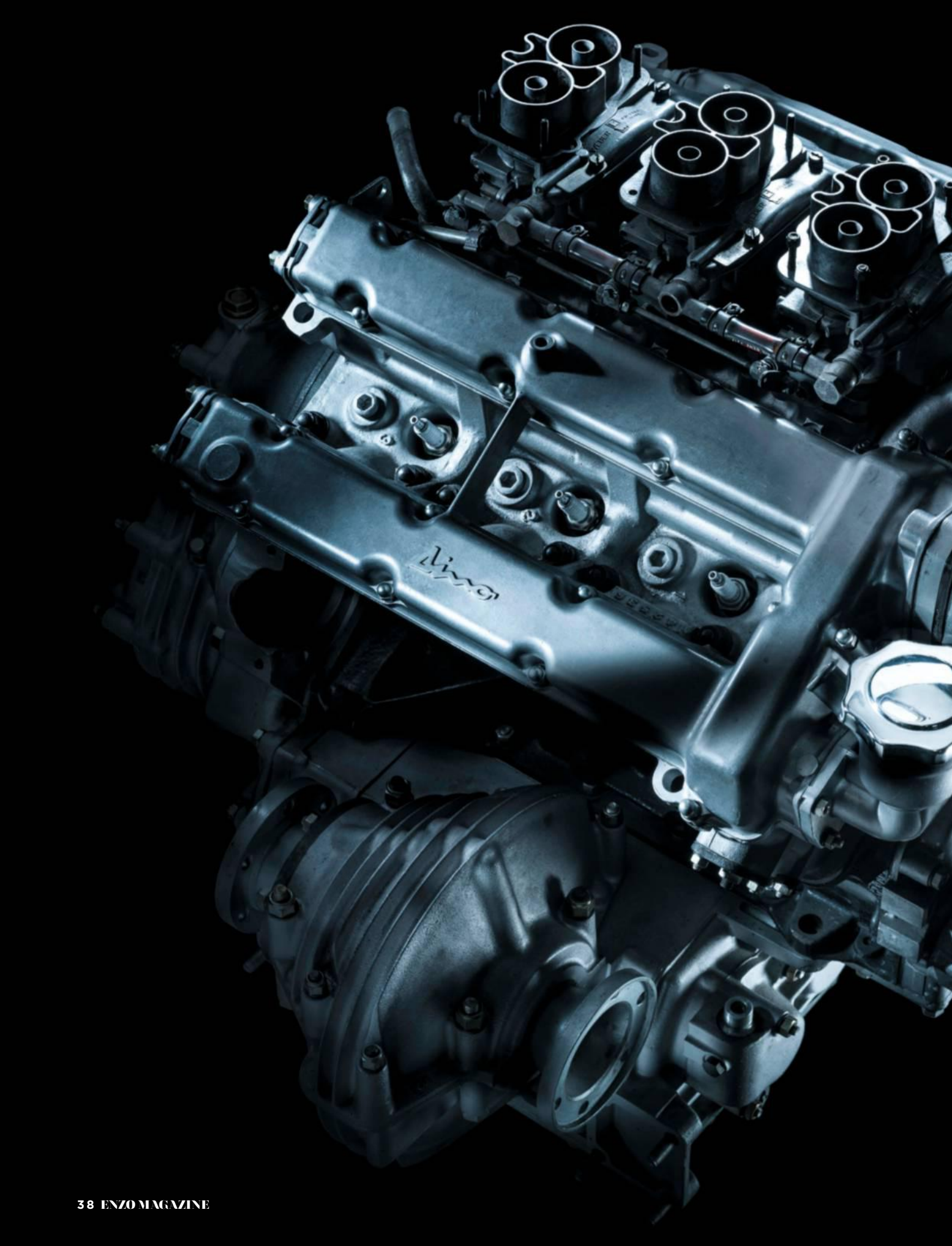
Il est plus probable que vous lui causiez des dommages en le traitant docilement et en ne le laissant jamais monter en température afin de permettre à l'huile de circuler dans le haut moteur – et il en va de même avec celui de la 246. Là-haut dans les tours, ses origines de compétition doivent prendre tout leur sens. Mais même ainsi, la 206 semble un peu plus nerveuse que la 246, moins confortable et légèrement plus ancienne à conduire, bien que seules quelques années les séparent.

Encore une fois, Enzo avait essayé quelque chose de complètement nouveau avec la Dino: ce n'était pas seulement sa première voiture à moteur central, mais aussi un tout nouveau genre de Ferrari, alors il n'est pas étonnant que la courbe d'évolution ait été rapide au démarrage.

La 206 GT est la plus pure des deux, avec sa carros-

serie et son bloc tout alu, son poids légèrement plus contenu, ses dimensions plus compactes et un moteur encore plus enclin à hurler. Si vous cherchez la version la plus épurée d'une voiture de route d'Enzo Ferrari digne de porter le nom de son fils, c'est celle-ci que je vous conseille de conduire, si jamais vous arrivez à en trouver une.

Sinon, la 246 est meilleure sous tous les aspects: plus rapide et plus pratique, plus amusante et plus confortable. Être à son bord, observer son habitacle et la vue sur son capot, sentir sa direction et entendre le grondement inimitable de son V6 restent l'un des plus grands plaisirs offerts aux passionnés de belles automobiles. Ne vous laissez pas influencer par le badge sur son capot: c'est la meilleure Ferrari de route de moins de 12 cylindres. ❶





SIXIÈME SENS

TEXTE JOHN SIMISTER | PHOTOS TIM ANDREW

Conçu pour la course et redéveloppé pour la route, le V6 Dino était un moteur compact, solide et polyvalent.

L

e meilleur conseil pour assurer la longévité du V6 de votre Dino, ce n'est pas seulement de vidanger l'huile régulièrement, mais d'en profiter régulièrement et d'éviter les redémarrages fréquents à froid. Le plus important

est de s'assurer que l'antigel fait bien son travail (c'est-à-dire d'éviter la corrosion).

Je suis chez le spécialiste Bell Classic, devant une très élégante Dino 246 GT avec un moteur particulièrement propre. Il a en effet été entièrement reconstruit après une malheureuse ingestion de liquide de refroidissement et de morceaux d'échangeur corrodés par le système de lubrification. Il s'agit d'un radiateur d'huile qui dissipe la chaleur de l'huile dans le liquide de refroidissement et donc vers le radiateur d'eau. C'est un système banal, mais les dommages sont considérables lorsque cet échangeur se désintègre, d'où le besoin d'un antigel de qualité.

Puis il y a le clapet d'expansion réglable de la pression d'huile. Certains propriétaires pensent que c'est une bonne idée d'augmenter cette pression d'huile, jusqu'à ce que l'échangeur explose et asperge d'huile chaude le pneu arrière droit. Conservez plutôt les réglages définis par ses concepteurs, prenez en soin, et elle se montrera solide et fiable. Et s'il y a un peu de fumée d'huile, pas d'inquiétude. C'est normal et le signe d'un moteur qui prend des tours sans trop de frottements. Des guides de soupapes et des joints de queues de soupapes modernes peuvent la réduire, mais vous vous en souciez quand le moteur sera déposé pour une autre raison.

Que le moteur Dino soit solide, ce n'est pas une surprise, connaissant le but pour lequel il a été conçu. Dino, c'était Alfredino, le fils d'Enzo atteint d'une maladie terminale. Dans les années 50, celui-ci souhaitait voir Ferrari créer une voiture à moteur plus petit pour compléter les V12 adorés de son père. Malgré sa jeunesse et son manque d'expérience, il a dessiné les plans d'un V6 à 65° (5° de plus que les 60° qui sont la norme pour un V6) pour permettre une respiration plus libre avec des tubulures d'alimentation aux courbes plus douces.

Alors que Dino faiblissait, le projet fut supervisé par le grand ingénieur Vittorio Jano, venu de Lancia (dont l'équipe de Grand Prix venait d'être rachetée par Ferrari) et précédemment Alfa Romeo. Jano a affiné les lignes directrices et Franco Rocchi, le responsable moteur de Ferrari, a dessiné ce qui est apparu initialement en 1957 comme un moteur de course de Formule 2, de 1 489 cm³ et 180 ch, pour la Ferrari Dino 156. Dino est décédé en 1956, il n'a donc jamais

vu son idée devenir une réalité, mais Enzo a insisté pour que tous les V6 de la marque à venir soient nommés "Dino" – une stipulation qui sera négligée plus tard, quand les V6 firent leur retour sur les F1 de l'époque turbo.

En 1958, le moteur est passé à 2417 cm³ sur la F1 Dino 246, avec laquelle Mike Hawthorn a remporté le Championnat du monde pilote. Il a équipé la dernière F1 à moteur avant à avoir gagné un GP, à Monza en 1960. Diverses versions ont équipé des voitures de sport comme la Dino 196 (un arbre à cames par banc au lieu de deux) et la 206. C'est alors que son dessin fut remis à jour pour un tout nouveau rôle.

Pour la saison 1967, les règles de la Formule 2 devaient changer : les moteurs, désormais des 2,0 litres, devaient être dérivés d'unités de série assemblées à au moins 500 exemplaires par an. Alors, Ferrari passa un accord avec Fiat dès 1965.

Rocchi réalisa un nouveau moteur qui pouvait être produit en grande série, clairement inspiré par le Dino original, Fiat l'assemblerait à Turin, et les deux entreprises l'utiliseraient pour propulser de nouvelles sportives de route : monté à l'avant dans les Fiat Dino Coupé et Spider, et en position centrale-arrière transversale dans la Ferrari Dino. Mais la voiture de Maranello n'allait pas s'appeler Ferrari, ni porter de logos Ferrari sur sa carrosserie, dans son habitacle ou sur son moteur. Elle serait vendue sous la marque Dino et appelée initialement 206 GT.

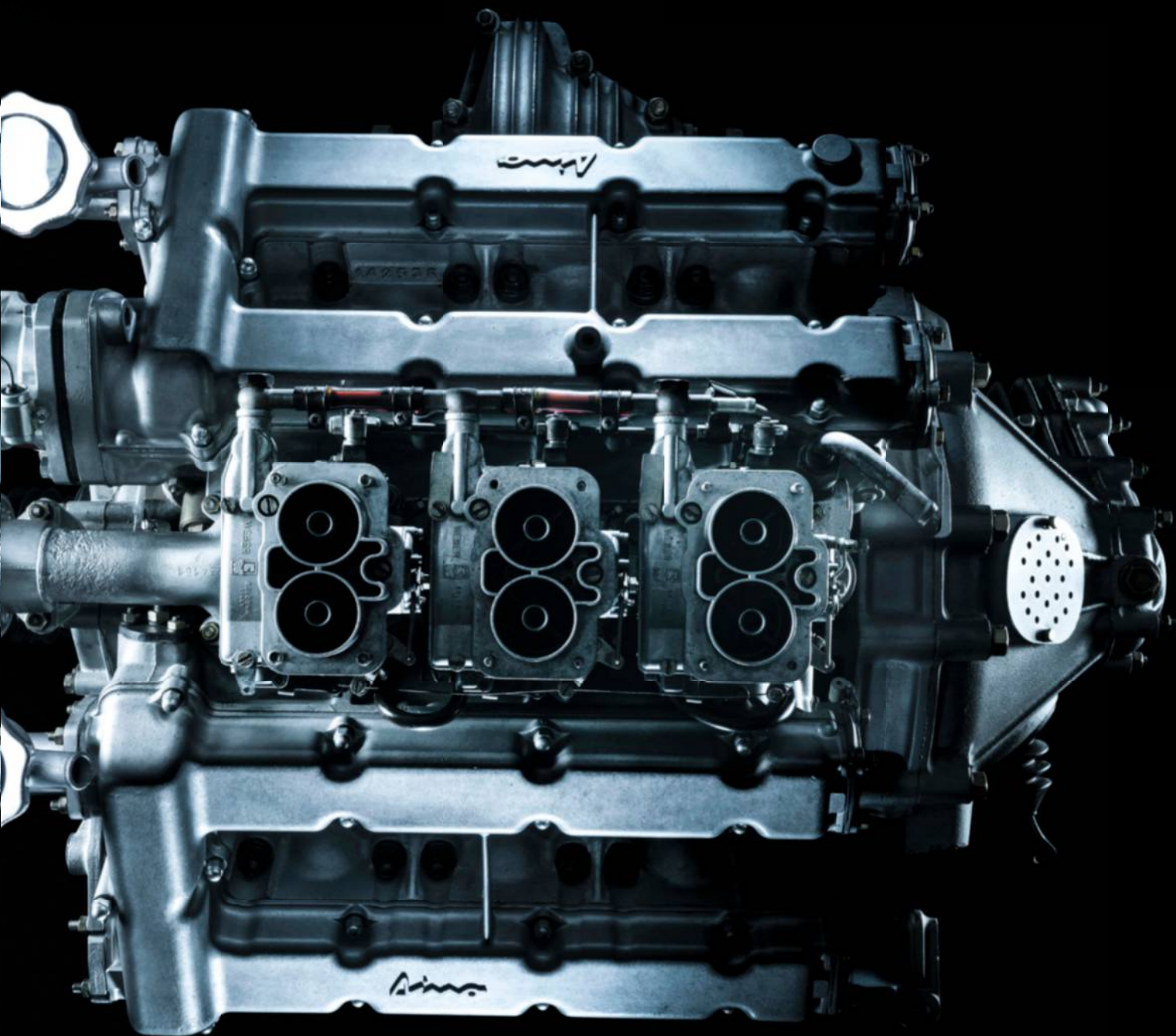
L'architecture de base restait la même : deux arbres à cames en tête par banc avec des soupapes actionnées par poussoirs, un bloc-moteur en aluminium avec chemises humides, la même combinaison de pignons et de chaînes pour la distribution et, bien

Que le moteur Dino soit solide, ce n'est pas une surprise, connaissant le but pour lequel il a été conçu

sûr, un V à 65°. Mais les pièces en fonte d'aluminium furent redessinées pour la production en série et la fiabilité à long terme. Le vilebrequin, toujours usiné dans un bloc d'acier, a été renforcé pour s'accommoder du cycle d'essai Fiat de 500 heures à pleine charge, et l'ancienne méthode de réglage des culbuteurs (une marque de fabrique des moteurs influencés par Jano) passa à la trappe.

Auparavant, l'écartement des soupapes se modifiait en vissant des coupelles d'appui des ressorts en forme de champignon qui s'enfilèrent sur les queues



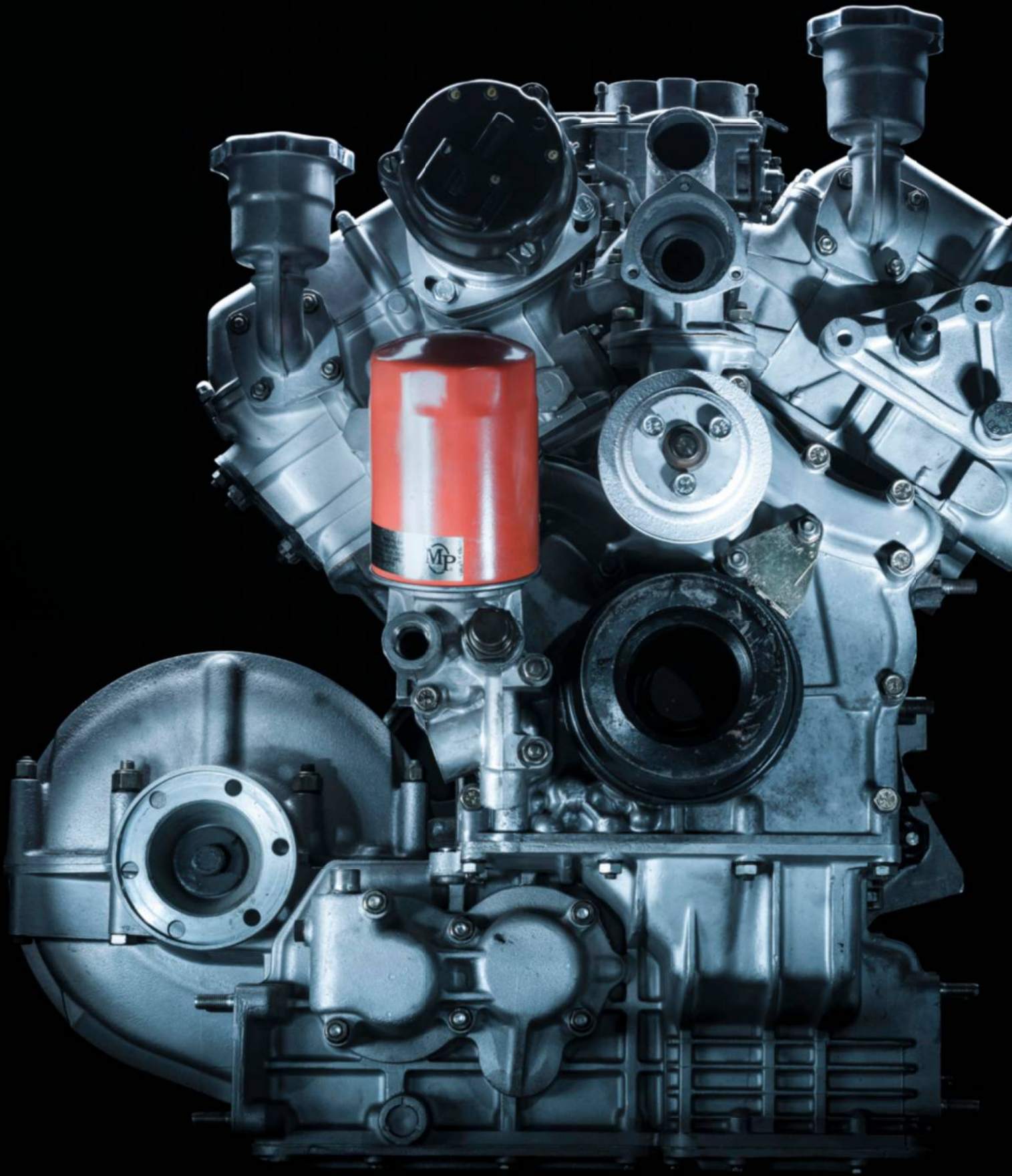


de soupapes. Sur l'insistance d'Aurelio Lampredi, le responsable moteur Fiat (et ex-Ferrari), ce réglage se faisait désormais avec des cales d'épaisseur. Lampredi voulait utiliser la méthode assez inhabituelle de Fiat, consistant à placer ces cales au sommet des poussoirs, ce qui les rend plus faciles à changer, mais Rocchi est intervenu pour que les cales trouvent une place habituelle, entre les queues de soupapes et le dessous des poussoirs.

Rocchi résista également à l'envie de Fiat d'installer une courroie de distribution, une idée alors toute nouvelle, et reprit à la place le système d'origine du Dino. À savoir, une paire de pignons droits, un pour chaque banc, entraînés par le pignon du vilebrequin, qui actionne également la pompe à huile placée en dessous (avec deux fois moins de dents). Deux pignons droits coaxiaux entraînent une chaîne double séparée pour chaque

Ci-dessus

Un trio de carburateurs Weber DCN placés dans le V est l'une des caractéristiques héritées des origines en compétition du V6 Dino. Les culasses et le bloc étaient en aluminium.





Les carburateurs Weber ont été repris de l'époque de la compétition; ils donnent un moteur qui aime prendre des tours et qui respire librement

Ci-dessus
L'architecture de base n'a pas changé depuis les premiers moteurs Dino de course, ce qui signifie un V à 65° et deux arbres à cames en tête par banc, mais avec des moulages en aluminium redessinés pour la production en série.

banc, mais ces chaînes étaient tendues droites entre les arbres à cames d'admission et d'échappement, au lieu de redescendre en dessous pour s'enrouler autour d'un pignon libre. L'idée de base était de diminuer le nombre de dents en contact avec la chaîne pour réduire les frottements, mais cela s'est avéré inutile.

Étant donné l'angle d'ouverture à 65°, le vilebrequin (comme ceux des moteurs de course Dino) avait ses manetons usinés avec un décalage de 5° par rapport à un V6 normal pour assurer un intervalle d'allumage uniforme. En théorie, cela pourrait troubler l'équilibre du moteur et donc sa douceur, mais en pratique c'est à peine détectable. Le vilebrequin ofrait également une course très courte, avec seulement 57 mm sur les premiers moteurs 206 de série, ce qui, associé à un alésage de 86 mm, donnait une cylindrée de 1987 cm³. Cela rendait le nouveau moteur bien plus supercarré que ne l'était le 206 de compétition 1984 cm³, avec son alésage de 77 mm et sa course de 71 mm.

Les quatre arbres à cames tournent directement dans la culasse en aluminium, et ceux du banc de droite (en regardant depuis le volant moteur) sont plus longs. C'est parce que la culasse de droite est plus longue, car les cylindres de ce banc sont placés

plus en arrière que ceux du banc gauche, ce V6 ayant des manetons séparés pour chaque bielle. Le distributeur est entraîné *via* une cannelure à l'avant de l'arbre d'admission droit.

Les carburateurs Weber type DCN ont été repris de l'époque de la compétition, le nouveau moteur Dino de route (appelé Type 135 par Fiat) étant alimenté par un trio de 40 DCNF. Le tout donne un moteur qui aime prendre des tours et qui respire librement, capable de délivrer une puissance estimée (avec optimisme) à 180 ch à 8000 tr/min sur la Dino 206 GT et 175 Nm de couple à 5600 tr/min. Fiat annonçait son propre Dino à 160 ch.


En 1969, le moteur fut gonflé à 2418 cm³ avec une course plus longue de 3 mm (60 mm) et un alésage considérablement élargi de 6,5 mm à 92,5 mm. Les soupapes furent agrandies en conséquence, ce qui

résulta en 195 ch à 7600 tr/min et 226 Nm à 5500 tr/min sur la nouvelle Dino 246 GT et 180 ch pour la version Fiat de ce moteur. Il ne suffisait pas juste d'adopter des chemises de cylindres plus larges: le bloc-moteur était totalement nouveau, cette fois en fonte, avec des chemises intégrées. Et avec ce nouveau moteur 2,4 litres, Fiat a finalement imposé son système de cales de soupapes, désormais placées au sommet des poussoirs et balayées par les lobes des arbres à cames.

J'ai fait allusion au début de cet article au besoin d'entretien régulier, la vidange d'huile étant particulièrement importante pour contrer l'usure des arbres à cames et des poussoirs. Mais il y a une partie du moteur de la Dino qui peut apparemment le stopper par surprise à tout moment: le système d'allumage Dinoplex. C'est une commande de décharge capacitive électronique primitive qui conserve des vis platinées, mais les utilise simplement comme des interrupteurs. L'électronique est hébergée dans une boîte en métal avec des ailettes pour dissiper la chaleur, aux dimensions aux standards actuels.

Le fait que la Dino ait une seconde bobine d'allumage, qui s'active en mode Emergenza et qui allume les bougies sans l'aide de l'électronique, montre que même Ferrari n'avait pas vraiment confiance dans le Dinoplex. Le système est impossible à trouver en neuf et les anciens sont généralement irréparables. La solution est de cacher un allumage moderne dans la boîte d'origine pour conserver une apparence conforme.

Puis il y a l'usure du distributeur en lui-même, qui contient deux jeux de vis platinées et une came à trois lobes. L'idée était de partager la charge entre elles, étant donné les hauts régimes atteints par le moteur. Mais les modèles américains (et les européens suivants) avaient besoin de réduire leurs émissions polluantes et ceux-ci reçurent une came à six lobes. Un premier allumeur active les bougies au démarrage et au ralenti, calé avec 6° d'avance au PMH, puis dès que l'accélérateur s'enfoncé, il ferme un interrupteur et bascule sur un autre allumage, calé avec 10° d'avance au PMH. Un vrai cauchemar. S'il y a bien un moteur qui avait besoin d'un système d'allumage bien conçu et qui fonctionne bien, c'est celui-là.

Ferrari acheva la production de la Dino en 1974, mais la carrière du V6 continua longtemps sur la Lancia Stratos qui domina les rallyes. Parmi ses évolutions, un allumage à deux bougies par cylindres, une injection Kugelfischer, 24 soupapes et même des versions turbo. Aujourd'hui une Ferrari Dino coûte trop cher pour s'amuser à la modifier, mais imaginez un peu à quoi elle ressemblerait avec les spécifications Stratos ultimes... 

DOSSIER | DINO, L'HOMME

Se souvenir de **DINO**

PHOTOS FERRARI ARCHIVE & DAVID SHEPHERD



La plupart des fans de Ferrari ont entendu parler du premier fils d'Enzo, Alfredo - appelé affectueusement Alfredino, ou simplement Dino - mais qui était-il? **Peter Tomalin** se remémore un voyage à Modène, sur les traces d'un destin à la brièveté tragique.





Pages précédentes
Enzo et Dino avec le pilote et client régulier "Nando" Righetti.

Cette page, sens horaire à partir de la gauche
Dino, l'ingénieur en herbe. Notre homme conduit une 246 GT sur les anciennes routes d'essai. Dino au début de la vingtaine. L'ancien bâtiment de la Scuderia à Modène.

Franco Gozzi, le confident d'Enzo, qui est allé à l'école avec Dino.

Page opposée
Dino, au volant d'une 166 Inter du début des années 50.



C'est une histoire que je voulais raconter depuis longtemps: explorer la vie de Dino Ferrari en visitant quelques endroits marquants, rencontrer quelques personnes qui l'ont connu, et conduire dans les rues de Modène et de Maranello – et sur les anciennes routes d'essai de Ferrari où Dino a lui-même conduit – au volant d'une voiture qui porte son nom. Pour moi, cela voulait dire une 246 GT – une voiture qui, dans ma jeunesse, incarnait comme aucune autre la beauté et le romantisme des sportives italiennes.

J'avais un plan, mais il a fallu des mois de travail conjoint avec Ferrari pour le mettre en place. Finalement, au printemps 2007, toutes les pièces étaient en place. Je m'attendais à ce que ce soit un voyage riche en émotions – comment pourrait-il en être différemment? – mais rien ne m'avait préparé à ce qui allait venir.

Je suis arrivé à Maranello tard dans la soirée, absolument épuisé. J'ai développé une aversion à l'avion, alors j'ai fait le voyage par la route, tout seul et pratiquement non-stop, arrivant vers minuit pour retrouver le photographe David Shepherd dans l'hôtel que nous avions réservé près de l'usine. Le lendemain matin, après le petit-déjeuner, un jeune attaché de presse de Ferrari, Roberto Casolari, est venu nous chercher et nous a conduits dans une ruelle calme du centre de Modène, à 15 minutes de là.

C'était une journée très chaude et je me souviens de la fraîcheur bienvenue lorsque nous sommes rentrés dans le couloir au sol en marbre d'un immeuble du XIX^e siècle. Deux étages plus haut, nous avons été accueillis par un vieil homme aux cheveux

noirs plaqués en arrière dont le visage était familier des vieilles photos de presse. « Peter, m'a dit Roberto, permettez-moi de vous présenter Franco Gozzi... »

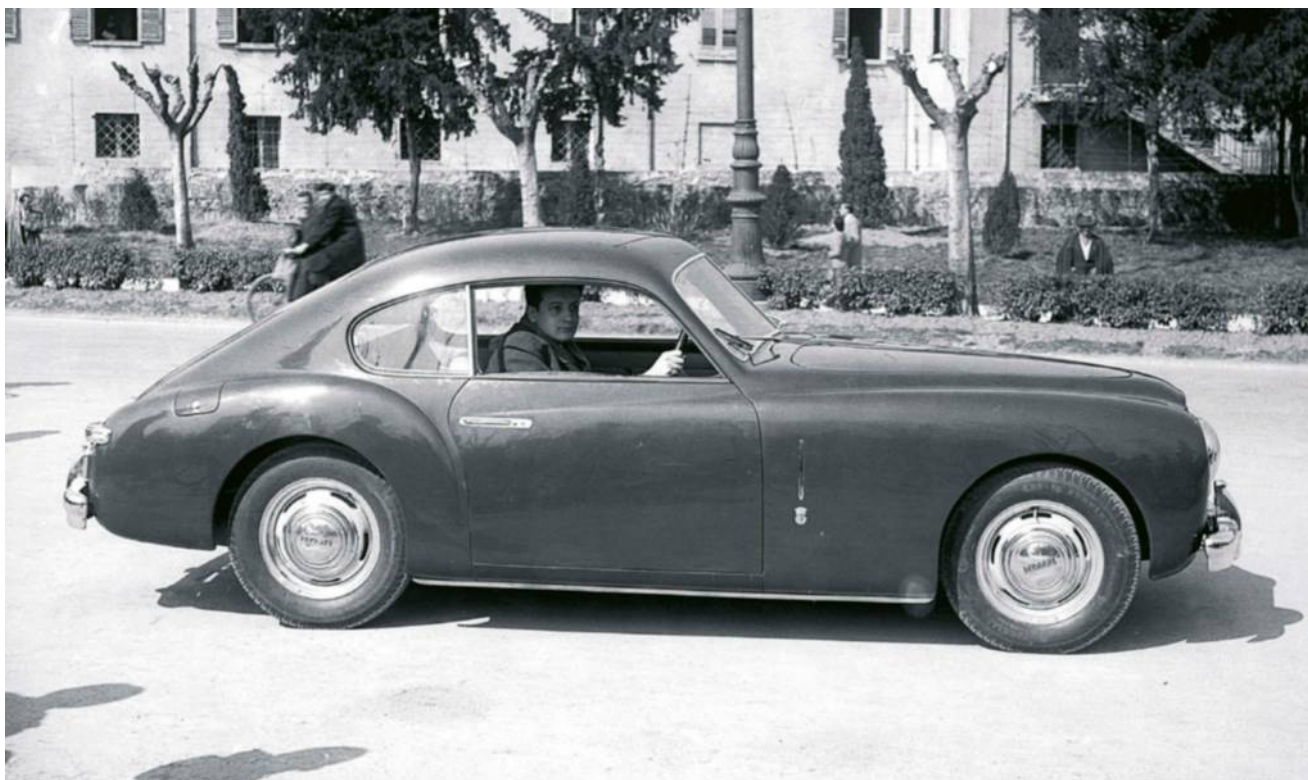
Gozzi fait partie des piliers de Ferrari. Quand il est arrivé à Maranello en 1958, tout juste diplômé, l'une de ses premières fonctions fut d'élaborer la thèse qui a permis à Enzo Ferrari de recevoir un diplôme honorifique d'ingénieur. Dans les années 60, il est devenu responsable du service presse, puis brièvement directeur de la compétition. Durant trois décennies, il fut le porte-parole d'Enzo, et son confident.

Il a également connu le jeune Dino. Ils sont nés la même année (1932) et ont fréquenté la même école. Alors, je lui ai demandé de me parler de Dino. Certains disent que même jeune garçon il était frêle et chétif. Pas vraiment, explique Gozzi: « Je le connaissais de l'école, nous étions camarades de classe et c'était un garçon normal jusqu'à l'adolescence. Grand, de corpulence moyenne, actif, juste un garçon comme les autres... »

« Après le secondaire, que nous avons fait ensemble, il est allé dans une école technique alors que j'ai étudié les lettres. Quand je l'ai revu plus tard, il avait changé. Très crispé et avec des gestes étranges. Il avait 19 ans et il était évident que quelque chose n'allait pas... »

Dino montrait les symptômes de dystrophie musculaire, une maladie génétique qui affaiblit les muscles, entraînant faiblesse et maladies. Enzo fera par la suite de nombreux dons pour soutenir la recherche sur cette maladie.

Il ne fait pas de doute qu'Enzo et sa femme Laura étaient authentiquement dévoués à Dino. Dans les années 30, la famille



Dino avait de nombreuses voitures de route qu'il conduisait avec enthousiasme, d'abord des petites Fiat, puis des Ferrari 2 litres

vivait dans un petit appartement deux pièces au-dessus de l'atelier de la Scuderia Ferrari, au 11 Viale Trento Trieste à Modène. Ils n'étaient pas riches, mais Ferrari faisait tout pour que Dino aille dans les meilleures écoles. Après le lycée et l'école technique, il a étudié l'économie à Bologne puis l'ingénierie mécanique dans une université suisse.

Même s'il a eu un diplôme, il ne s'agissait que d'un cursus de deux ans. Enzo était peut-être conscient de la santé faiblissante de son fils. « *En Italie, pour avoir le titre d'ingénieur, cela prend cinq ans, explique Gozzi, mais pour son père, cela était suffisant – assez pour appeler son fils un ingénieur. Le père était si fier de son fils...* »

Non sans raison : Dino était brillant, passionné par l'automobile et avec un bon œil pour le style tout en ayant des aptitudes d'ingénieur. Même après avoir commencé à travailler dans le département de conception moteurs à Maranello, il passait des heures chez le carrossier Scaglietti, qui se trouvait juste de l'autre côté de la route, et on le crédite régulièrement du dessin de la jolie 750 Monza, l'une des plus importantes Ferrari de sport des années 50.

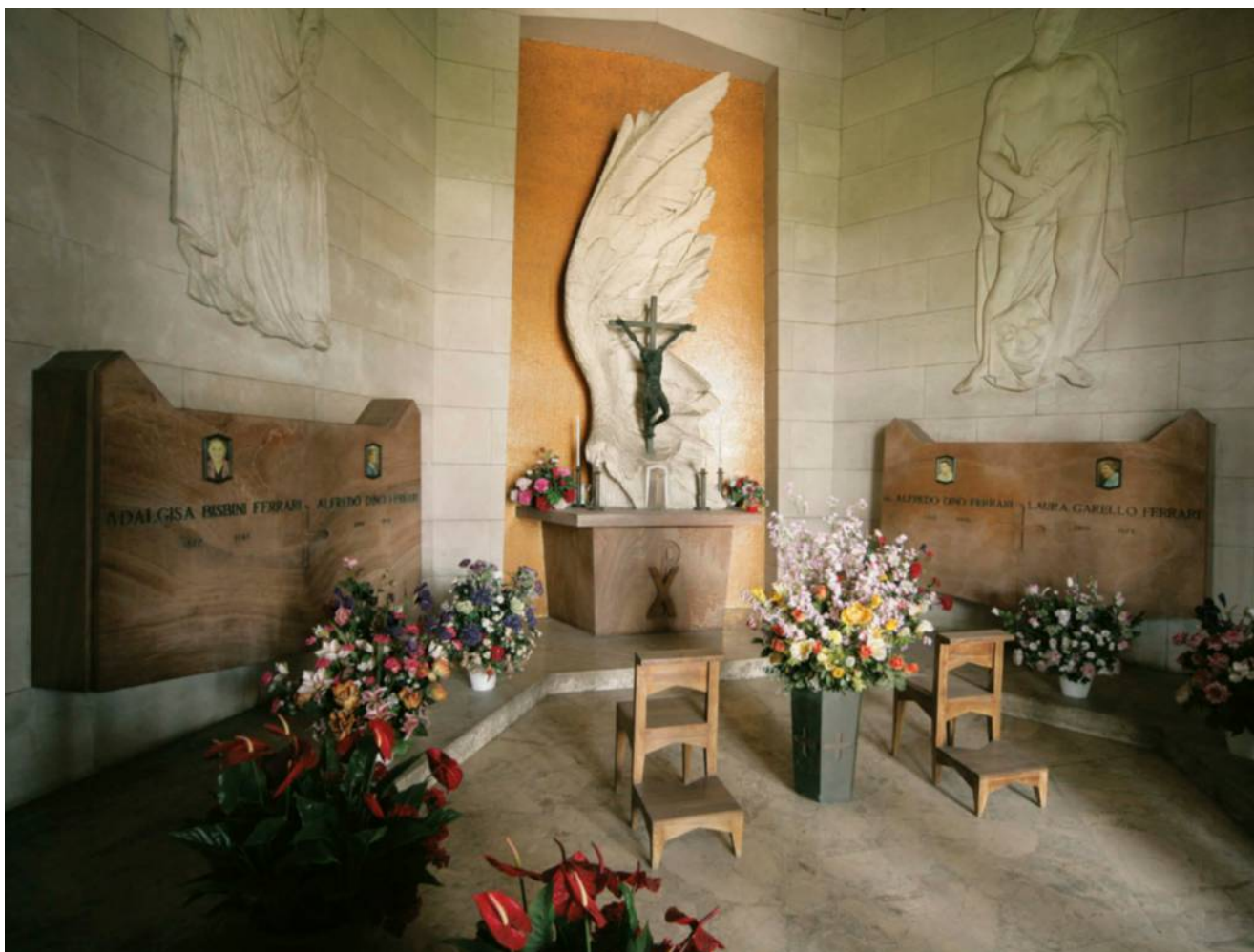
On est moins certain de son implication dans la conception du moteur qui sera nommé en son honneur. La légende Ferrari dit

que la santé de Dino déclinait alors et qu'il passait plus de temps confiné dans son lit. Il y dessinait des concepts mécaniques dont il discutait avec son père et l'ingénieur Vittorio Jano. L'un d'entre eux, vers la fin de sa vie, était un moteur V6.

Gozzi, qui a parlé à la plupart des gens qui étaient présents à l'époque, pense qu'il est peu probable que le jeune homme ait réellement dessiné le moteur. Mais est-il possible qu'il ait suggéré quelques idées ? « *C'est... possible, me répond Gozzi. Il était impliqué dans les discussions, mais à quel point celui-ci était son idée, nous ne le saurons jamais. Ce qui est certain, c'est qu'il était un grand passionné de moteurs.* »

Malgré la maladie, Dino faisait tout pour avoir bonne figure. Gabriella, la femme de Gozzi, connaissait aussi très bien la famille Ferrari, et elle m'a raconté qu'elle rendait visite à Dino lorsqu'il était confiné au lit, que ce soit dans l'appartement au-dessus de la Scuderia ou à l'hôpital local. Il était, dit-elle, toujours souriant, toujours positif.

Je demande à Gozzi quel souvenir Enzo Ferrari gardait de Dino et s'il parlait de lui. « *C'était déjà une icône, un mythe. Il y avait des photos de Dino à l'usine, dans son bureau, partout. Je me souviens qu'il m'a demandé d'écrire que Dino était son fils légitime. Fils légitime. Cela peut paraître étrange au-*



jour d'hui, mais pendant longtemps peu de gens ont su qu'il avait un deuxième fils... »

Ce n'est que bien des années après la mort de Dino que l'on a appris que Ferrari avait un autre fils, Piero, avec sa maîtresse Lina Lardi. Né en 1945, Piero prendra ensuite sa place dans la hiérarchie Ferrari. Et il aura un rôle à jouer dans notre histoire...

Après avoir pris congé de Franco et Gabriella Gozzi (Franco est décédé en 2013), nous avons roulé jusqu'au célèbre restaurant Montana, près de la piste d'essai de Fiorano, pour rencontrer l'homme d'affaires et collectionneur Massimo Cecchi dont la Dino 246 GT immaculée orne la page précédente.

Après déjeuner, nous la conduisons sur les routes vallonnées au sud de l'usine Ferrari, Massimo prend d'abord le volant, propulsant le petit V6 à près de 7000 tr/min entre chaque passage de rapport. Je me souviens à quel point il faisait chaud dans le petit cockpit vitré, comment nous avons ouvert grand les fenêtres pour que nos chemises cessent de coller à notre dos, et pour écouter les hurlements du moteur ponctués par le claquement distinctif à chaque fois que l'on engage un rapport.

Dino Ferrari a passé quelques-uns de ses plus beaux moments sur ces routes. Le jeune homme avait forgé une amitié avec Sergio Sighinolfi, le pilote d'essai de l'usine, et les deux passaient des heures à parcourir ces routes avec les dernières voitures de sport de la marque. Dino n'a jamais été assez costaud pour courir, mais

son père lui fournissait de nombreuses voitures de route qu'il conduisait avec enthousiasme, d'abord des petites Fiat, puis des Ferrari 2 litres.

Un autre ancien employé, Carlo Benzi, qui a travaillé du côté administratif de la Scuderia, se souvient avoir été conduit à de nombreuses occasions entre Modène et Maranello par le jeune Dino Ferrari, et de son amour authentique pour la mécanique. « *Dino avait beaucoup de passion pour les voitures, que ce soit pour leur moteur que pour leur design.* »

Le pilote américain Carroll Shelby a passé de nombreuses heures avec Dino durant l'été et l'automne 1955. Dans le livre de Brock Yates sur Enzo Ferrari, Shelby se remémore Dino comme étant timide avec les étrangers mais ouvert et affable avec ses amis. Il se souvient également l'avoir vu perdre beaucoup de poids durant cette période, ses jambes devenant si rigides qu'il avait du mal à marcher.

À la fin de l'année, Dino passait le plus clair de son temps avec les mécaniciens et les clients de passage à l'ancienne Scuderia, devenue le lieu de livraison des voitures. Le jeune Ferrari parlait un bon anglais, ce dont son père n'a jamais été capable, il s'entendait donc bien avec les Américains et les Anglais. « *Dino était un bon gars, se souvient Shelby, toujours souriant.* »

L'année suivante, il est devenu très malade. En plus de dystrophie musculaire, il souffrait de néphrite, une maladie des reins



C'est avec la
chair de poule
que nous
escaladons
les marches
vers la grande
porte en fer

À gauche

Les marches qui mènent à la crypte de la famille Ferrari au cimetière San Cataldo. À l'intérieur, la dernière demeure d'Enzo et de Laura Ferrari, et de leur fils adoré, Dino.

que son corps malade ne pouvait pas combattre. Il est décédé le 30 juin 1956. Dino avait à peine 24 ans.

Durant notre seconde journée, nous visitons la très animée Viale Trento Trieste, qui fut un jour l'adresse de l'ancienne Scuderia, aujourd'hui remplacée par une banque et un parking à étages. Quelques jours après la mort de Dino, le cortège funéraire s'est formé ici avant de rejoindre l'église de Sant'Agnesa pour une messe à laquelle ont assisté un millier de personnes, puis le cimetière de San Cataldo sein de hauts murs.

Nous parcourons cet ultime voyage et faisons une pause dans un grand immeuble, à quelques rues de là, sur la place Garibaldi – Enzo vivait ici à la fin de sa vie – puis sur le circuit abandonné de Modène, aujourd'hui le Parc Enzo Ferrari. Après avoir roulé un quart d'heure, nous arrivons au cimetière, à la sortie de la ville.

La dernière demeure du tout-Modène est un endroit vaste et entre ses murs se trouve le caveau familial de Ferrari. Nous nous garons dans une cour poussiéreuse et nous rendons au bâtiment administratif avec Roberto, l'attaché de presse.

Problème, nous pouvons observer le caveau de l'extérieur, mais nous ne pouvons pas entrer, et nous ne pouvons prendre aucune photo. Roberto passe un coup de fil à ses patrons à Maranello. Rien à faire. Alors, nous nous promenons un peu, regardons le caveau de l'extérieur et, au moment où nous al-

lions partir, un appel arrive du bureau de Piero Ferrari en personne : nous avons l'autorisation d'entrer, son chauffeur arrive avec la clé. Vingt minutes plus tard, il est là.

C'est avec la chair de poule que nous escaladons les marches vers la grande et lourde porte en fer, tournons la clé et pénétrons à l'intérieur. L'endroit est frais, tranquille, serein, une sorte de petite chapelle aux murs de granit et de marbre gravés d'inscriptions latines, et peuplée des tombes d'Enzo Ferrari, son père, sa mère, son frère... Toutes portant de petits portraits émaillés. Sur l'étagère au-dessus de celle d'Enzo se trouve un modèle réduit poussiéreux de F40. Et à notre droite, aux côtés de sa mère Laura, la tombe de Dino avec un petit portrait désormais familier de son visage souriant. L'inscription indique "Ing. Alfredo 'Dino' Ferrari, 1932-1956".

Ce voyage était spécial et, depuis, j'ai l'impression de connaître un peu mieux Dino. On le décrivait comme un jeune homme brillant, aimable et enthousiaste, avec un amour authentique pour l'automobile. Comme le disait Franco Gozzi : « *Tout le monde disait que c'était un bon garçon, normal – peut-être pas un génie, mais impossible de trouver qui que ce soit pour dire du mal du garçon* ». Et maintenant, quand je pense à lui, je le vois conduire une voiture de sport, par une chaude journée d'été, sur les collines surplombant Maranello, un sourire aux lèvres, le son d'un moteur Ferrari emplissant l'air. 🗨️

SEBRING 1970

LES GRANDES COURSES

917
512

TEXTE ANDREW FRANKEL | PHOTOS GPL/LAT/GETTY

Steve McQueen, une lutte entre les Porsche 917 et les Ferrari 512S, et un pilotage exceptionnel. À Sebring 1970, tous les ingrédients étaient réunis.







**Porsche
stupéfia
le monde
de la course
avec sa 917,
Ferrari n'avait
pas d'autre
choix que
de répondre**

À gauche et ci-dessous

Les 512S du North American Racing Team de Posey et Bucknam harcèlent la 917 Gulf de Rodriguez/Kinnuen/ Siffert. En bas à gauche: la 512S d'Ickx/Schetty sous le soleil couchant de Floride. Arrêt au stand pour la voiture d'Andretti et Merzario.

Aujourd'hui, la seule raison pour laquelle on se souvient des 12 H de Sebring 1970, ce n'est pas parce que Ferrari a gagné, mais parce que Porsche a perdu. Cette course mérite mieux pour deux raisons: la première, et on y reviendra, c'est que la victoire de Ferrari fut un moment hautement significatif dans l'histoire en compétition de la Scuderia, une victoire totalement inattendue; la seconde, pour le nom du pilote de la Porsche privée qui termina deuxième: un certain Terence Steven McQueen.

Puisque nous sommes dans un magazine consacré à Ferrari, nous n'allons pas nous attarder sur Steve McQueen. Après tout, c'est un peu à cause de lui que sa Porsche 908 a échoué à quelques secondes de la Ferrari: s'il avait été aussi bon pilote que son coéquipier Peter Revson, il n'en aurait fait qu'une bouchée.

Comment ces deux voitures sont-elles arrivées si proches? Nous y reviendrons, tout comme sur l'importance de cette victoire qui dépasse l'anecdotique joute contre une star du cinéma. Mais d'abord, attardons-nous sur les magnifiques formes de la Ferrari 512S et sur le pourquoi du comment de cette voiture.

En un mot: l'urgence. En 1968, l'autorité sportive – alors appelée CSI – a proclamé une règle fixant une limite à 3 litres pour les prototypes, ce qui signifiait que si vous vouliez courir avec un moteur plus gros, il fallait produire une voiture à 25 exemplaires – impensable pour pareils vaisseaux spatiaux. Impensable pour tous, sauf pour Porsche, qui en 1969 stupéfia le monde de la course en alignant vingt-cinq 917 identiques à moteur 4,5 litres pour l'inspection. Si Ferrari comptait continuer les courses de voitures de sport au plus haut niveau, il n'y avait pas d'autre choix que de répondre.

Mais il y avait d'autres problèmes: contrairement à Porsche, Ferrari avait aussi une équipe de F1 à faire tourner, et les ressources, aussi bien financières qu'humaines, étaient limitées. Pire, Ferrari était en train de se faire racheter par Fiat et aucun nouveau programme de course ne serait approuvé avant la fin de l'opération. L'annonce fut faite le 21 juin 1969, laissant à Ferrari à peine six mois pour concevoir et fabriquer une nouvelle voiture de course, en assembler 25 exemplaires et les vendre à quelques privés avant que la saison ne commence aux 24 Heures de Daytona.

Oubliez le fait que cette voiture ne s'avèrera pas compétitive face aux 917: qu'elle existe était en soi un miracle. En effet, l'inspection obligatoire des 25 voitures a littéralement eu lieu le jour du dernier vol qui pouvait emmener les bolides à Daytona à temps, et même ainsi, Ferrari dut demander au CSI d'être compréhensif étant donné que huit des voitures étaient encore en pièces détachées...

En si peu de temps, inutile d'attendre une révolution. La voiture était neuve, mais dictée par les dernières expériences en compétition. Le châssis utilisait toujours une structure cage couverte de panneaux en alu, conceptuellement similaire à celui déjà utilisé sur la 312P, laquelle ne s'était pas montrée à la hauteur des Porsche 908 à moteur 3 litres en 1969, mais son gabarit et son empattement la différenciaient de la 312P et de la tout aussi peu réussie 612P de Can-Am.

Le moteur était vaguement dérivé du V12 de Can-Am, mais avec un alésage plus étroit, une course plus courte, et un format plus super-carré, pour une cylindrée de 4994 cm³ au lieu de 6222 cm³. Naturellement, il conservait une culasse à 2x2 arbres et 48 soupapes, et il développait 550 ch à 8000 tr/min, soit une puissance au litre 10 % supérieure à celle du bloc de Can-Am. Lucas fournissait l'injec-

Après une heure, la course semblait gagnée pour Porsche. Deux heures plus tard, la chance avait tourné...

tion mécanique et Marelli l'allumage Dinoplex. Le moteur était semi-porteur et entraînait une transmission Ferrari à 5 rapports et un différentiel à glissement limité ZF. La suspension utilisait les traditionnels doubles triangles inégaux aux quatre roues et les jantes Campagnolo (11 pouces de large à l'avant et un immense 16 pouces à l'arrière) cachaient des freins Girling à plaquettes Ferodo. La magnifique carrosserie était majoritairement façonnée en fibre de verre.

Ferrari devait savoir que la tâche ne serait pas facile. La puissance au litre du nouveau moteur était peut-être avantageuse comparée à celle de la Ferrari de Can-Am, mais face à la Porsche qu'elle allait affronter il n'en allait pas de même. Bien que très proche du flat-8 de la 908 dont il conservait les mêmes alésage et course, le flat-12 de la 917 n'était pas seulement plus puissant avec 580 ch, mais il l'était avec une cylindrée de seulement 4,5 litres et avec juste 2 soupapes par cylindre.

Pire, encore: grâce à des matériaux exotiques comme le magnésium et le titane, et un tel soin du détail que le pommeau du levier de vitesse était réalisé en balsa, la 917 pesait à peine 800 kg là où la Ferrari dépassait les 880 kg. Sur le papier la Ferrari développait 625 ch par tonne, contre 725 ch par tonne pour la Porsche. Sur circuit, il ne devait même pas y avoir photo.

C'est ce qui s'est passé à Daytona. Ferrari avait dans ses rangs le vainqueur des derniers 500 Miles d'Indianapolis, Mario Andretti, qui plaça sa 512S en pôle, mais la séance de qualification était humide, et cela ne voulait rien dire. Dès le départ, les deux 917 Gulf ont mené la meute, poursuivies par Andretti, jusqu'à ce que le vrai talon d'Achille de la 512S se révèle. Après seulement 45 minutes, Andretti avait vidé les 120 litres du réservoir souple Pirelli et devait quitter la lutte pour ravitailler. Les Porsche tenaient presque une heure. Au final, ce fut un doublé pour Porsche, la voiture d'Andretti terminant à huit tours, aucune autre des quatre 512S engagées ne finissant la course.

Cela n'augurait rien de bon pour la manche de Sebring qui se déroulait à peine sept semaines plus tard. C'était une épreuve de 12 heures mais, dans le milieu de la course, le circuit bosselé dessiné sur

un ancien aéroport démolissait tellement les voitures qu'elle a souvent été considérée comme plus difficile pour les machines que les 24 H de Daytona ou du Mans. Ferrari n'a pas perdu un instant, testant intensivement les voitures à Monza, pour s'assurer que celles qui étaient engagées en Floride seraient un peu plus légères, plus efficaces aérodynamiquement et avec une meilleure injection de carburant, ce qui devait améliorer la puissance et réduire la consommation.

Andretti signa de nouveau la pole, mais cette fois à la régulière, battant les deux Porsche d'usine les plus rapides. Cependant, la deuxième meilleure Ferrari de Jacky Ickx était classée quatrième alors que la troisième voiture, pilotée par Nino Vaccarella et Ignazio Giunti, était reléguée à la septième place. Une course épique s'annonçait.

Il n'y a pas assez de place ici pour développer tous les rebondissements qui se sont produits durant la douzaine d'heures. Il suffit de dire qu'après la première, la course semblait gagnée pour Porsche, les 917 trustant les quatre premières places. C'est alors que deux 917 abandonnèrent, l'une avec un moteur explosé, l'autre suite à un accident, alors qu'une troisième s'est longuement arrêtée en raison d'un problème d'allumage. À la troisième heure, la chance avait tourné et trois Ferrari d'usine occupaient le podium provisoire.

Le statu quo dura jusqu'à la mi-course, alors que le retour des 917 Gulf était retardé par des roulements de roues défectueux. La seule Porsche qui continuait sans problème était la 908 de McQueen/Revson qui tenait sa position derrière les Ferrari, bien des tours plus loin.

C'est alors que tout alla de travers. D'abord, le joint de culasse lâcha sur la voiture d'Ickx et le contraignit à l'abandon. Puis la voiture de Vaccarella eut une crevaillon et celui-ci abîma la suspension en tentant de rentrer aux stands, entraînant un long arrêt. Tous les espoirs s'étaient reportés sur Andretti, à des kilomètres devant et à plus d'une dizaine de tours de la meilleure Porsche. Et ce n'était pas une 917 qui occupait la deuxième place, mais la 908 de McQueen...

Soudainement, à une heure de la fin, dans la nuit noire, la boîte de la Ferrari de tête

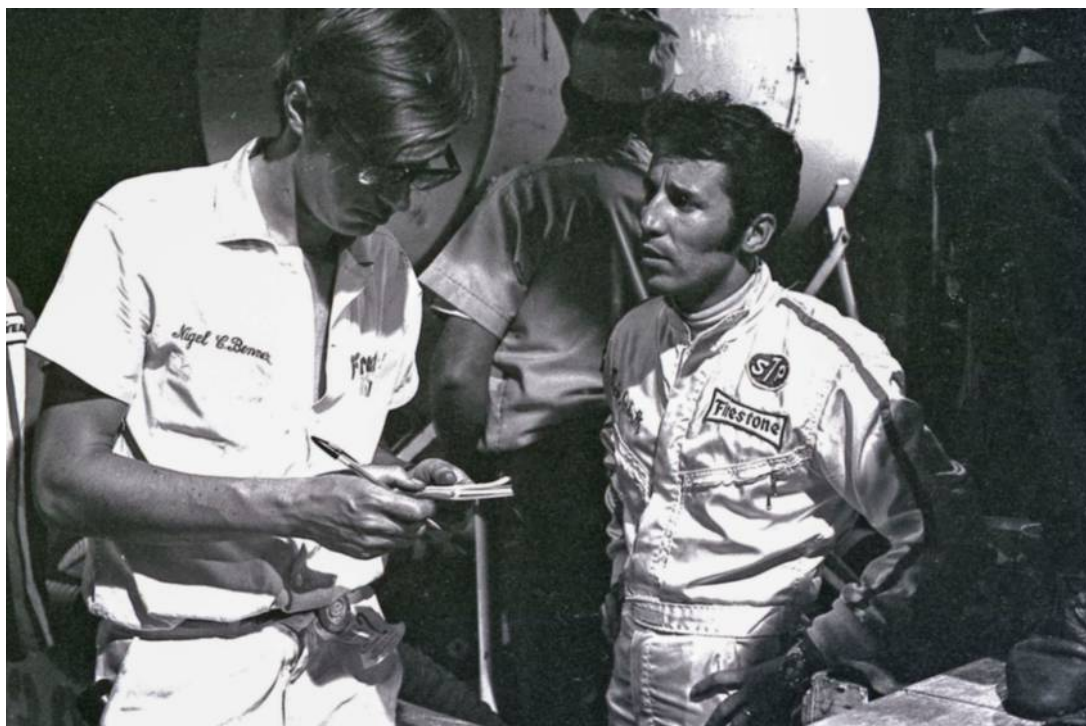




**Ci-dessus
et page de gauche**

La 917 de Rodriguez à pleine charge.
McQueen attend son relais à bord de la 908 n° 48 (ci-contre) qu'il partageait avec Peter Revson..







Ci-dessus et à gauche
La 512 de Vaccarella, que conduira plus tard Andretti. Mario, sur le point de s'embarquer pour l'un de ses plus grands relais.

Forghieri a littéralement soulevé Andretti pour le jeter dans la voiture

lâcha. Pire, la 917 guérie de Jo Siffert avait passé la voiture de McQueen et menait maintenant la course. Porsche était maintenant premier et second, avec une Alfa Romeo troisième. Après la promesse d'une victoire, la défaite s'annonçait pour le clan Ferrari qui avait soudain besoin d'un héros, et vite.

Alors qu'il ne restait plus que 55 minutes (retenez ce chiffre, il a son importance), Ferrari appela la 512S restante – Vaccarella, placé quatrième – et ordonna au pilote désabusé de laisser sa place à Andretti.

Celui-ci ne fit qu'une bouchée de l'Alfa, mais les Porsche étaient loin, très loin. Mario décrira ce qui est arrivé ensuite comme l'un de ses meilleurs pilotages en voiture de sport, tournant régulièrement 6 secondes au tour plus vite que la marche habituelle de la voiture, en chasse d'un Peter Revson épuisé, qui avait piloté aussi longtemps que le règlement l'autorisait à la place d'un McQueen plus lent. Mario rattrapa et dépassa la 908 pour prendre la deuxième place à moins de 30 minutes de la fin. Il semblait donc que sa course devait s'arrêter sur la deuxième marche du podium...

À moins que? À 20 minutes de l'arrivée, la 917 de tête souffrit d'un autre problème de roulement, et si elle fut réparée en un temps record, elle était maintenant hors jeu pour la victoire et Ferrari menait de nouveau. Mais ce n'était pas encore la fin... Car Andretti est sorti des stands à 55 minutes de l'arrivée, or Ferrari n'avait jamais réussi à faire tenir un plein d'essence plus de 50 minutes de tout le week-end...

Andretti devait non seulement s'arrêter aux stands mais, conformément au règlement de l'époque, couper le moteur et sortir de la voiture. Il dira plus tard qu'au moment où il toucha le sol, Mauro Forghieri, le directeur d'équipe, l'a littéralement soulevé pour le jeter de nouveau dans la voiture. Il retourna sur la piste au moment où Revson arrivait dans la ligne droite des stands, sans même avoir le temps de boucler son harnais. Enfin, l'arrivée: après 12 heures de course, la Ferrari 512S avait remporté sa première (et dernière) victoire au Championnat du Monde des voitures de

sport, avec seulement 22 secondes d'avance. À propos de ces derniers tours, Andretti témoigna: « *Pousser si fort, avec la voiture d'un autre, de nuit; au moins je n'ai pas vu les risques que j'ai pris* ».

La conclusion de l'histoire des 512 en course est courte et un peu triste. Après Sebring, Porsche a corrigé ses roulements et a dominé le championnat. Mais pour la dernière manche, à l'Österreichring, Ferrari dévoila une voiture si profondément revue qu'elle reçut un nouveau nom: 512M, pour *modificata*. Elle avait une aérodynamique modifiée, un poids abaissé quasiment au niveau de la 917 avec 812 kg, et un moteur à chemises chromées surpassant celui de la 917 avec 616 ch.

Ickx se qualifia deuxième malgré des problèmes d'alimentation et surpassa les 917 en course, battant le record du tour qu'il avait lui-même établi quelques semaines plus tôt avec sa F1 Ferrari. Tout ça pour rien: l'alternateur lâcha et la 917 enregistra une nouvelle victoire.

Ce qui nous emmène à la dernière course, les 9 H de Kyalami, en Afrique du Sud. Enfin, un face-à-face pour la victoire avait lieu: la 512M d'usine d'Ickx et Giunti contre la 917 d'usine de Jo Siffert et Kurt Ahrens. Résultat: pole position, meilleur tour, plus grande vitesse enregistrée dans la ligne droite et victoire finale pour Ferrari. Enfin, la 512 avait prouvé sa valeur.

Malheureusement, Kyalami ne comptait pas pour le championnat et peu de gens se souviennent donc de cette course. Puis, bien qu'il ait développé une voiture capable de battre la 917, Enzo l'abandonna immédiatement. Le nouveau règlement pour 1972 rendait la cylindrée de 3 litres obligatoire, il savait donc que les 512 seraient obsolètes la saison suivante. Face à cela, et craignant (sans fondement) que Porsche installe un moteur 16 cylindres dans ses 917 en 1971, il réserva le programme 512M à ses clients et se concentra sur le développement d'une voiture 3 litres.

Difficile de lui donner tort: la 312PB participa à dix manches du championnat 1972 et les remporta toutes. Ce fut le prototype Ferrari d'usine qui connut le plus de succès... Et aussi le dernier. ❶

BRUIT BLANC

Deux des plus grands plaisirs qu'offre une Ferrari cabriolet sont de rouler au crépuscule et d'accélérer dans les tunnels. Nous en profitons pleinement au volant de la sensationnelle 488 Spider

TEXTE JOHN BARKER | PHOTOS ANDY MORGAN







Quand je suis entré dans le tunnel, je savais que cela allait faire du bruit, mais le volume et la résonance ont tout de même provoqué un choc sensoriel, comme allumer la télé et découvrir que le home cinéma a été réglé au maximum. Dire que nous étions simplement en vitesse de croisière. Qu'est-ce que ça va donner de repasser avec la 488 Spider à fond de seconde ?

Sans surprise, à la nuit tombée, le tunnel où nous avons prévu de faire notre séance photo était déjà occupé. Le parking illuminé placé sous une voie rapide était le point de rassemblement d'un groupe de voitures et de motos recréant une version à petit budget du film *The Fast and the Furious*, réuni par l'objectif de produire le plus d'enthousiasme sonore.

L'air résonnait des grondements d'un duo de Nissan 350Z à l'échappement libéré, d'une moto trial monocylindre pétaradante et d'une Corolla 16 soupapes... À un moment, le séisme provoqué par le passage d'une Mercedes AMG noire tétanisa le parking tout entier.

Il était très tentant d'y filer et de faire hurler la Spider, mais nous avons quelques heures de travail devant nous et mieux valait garder profil bas. Pas facile en Ferrari, et encore moins quand elle est blanc métallisée, ou "Bianco Italia Opaco" en langage Ferrari. Comme nous l'avons découvert plus tôt dans la journée, une Ferrari blanche décapotée communique deux messages : 1/ vous cherchez à attirer l'attention, 2/ vous voulez faire la course.

Quand je suis allé chercher Tim, notre assistant photo, chez lui, il a insisté pour que je décapote et il avait raison. Par une chaude journée comme aujourd'hui, on profite mieux de la ville. Conduire un coupé, c'est être en mission, faire diversion et se dissimuler, toujours sur la sellette, engoncé dans votre propre environnement, climatisation et autoradio à fond. Le monde défile comme dans un film ; les cabriolets sont différents.

Baissez le toit et vous modifiez instantanément votre relation avec votre environnement, à la fois plus conscient et partie prenante de celui-ci. Votre vision passe du CinemaScope à l'iMax et auditivement, c'est comme pousser la porte d'un bar bondé, le volume explosant et le paysage sonore s'agrandissant et devenant plus détaillé. Des arômes séduisants affluent dans vos narines, le soleil chauffe vos bras et votre front, et le vent s'engouffre dans vos cheveux. C'est une expérience sensorielle tellement délicieuse que l'on roule moins vite, pour s'en délecter et en profiter pleinement.

Quand bien même, j'ai entamé au fil des années une relation d'amour/haine avec les cabriolets et les supercars décapsulées en particulier. Qui a besoin d'un cabriolet roulant à 300 km/h ? Mes objections étaient surtout celles d'un fondamentaliste : quand vous enlevez le toit, vous gagnez quelques sensations parasites, comme des vibrations dans le rétroviseur ou des dandinements dans le volant sur les nids-de-poule, une réponse du volant dégradée et un contrôle



Ci-dessus et à gauche

Le Spider est 50 kg plus lourd que la GTB, mais Ferrari annonce un temps identique de 3" au 0 à 100 km/h. Une aérodynamique légèrement moins bonne signifie que la vitesse maximale est réduite à un dérisoire 325 km/h.

Ci-dessous et à droite

En passant de coupé à Spider, la 488 perd un peu de tension visuelle, mais les fans de conduite cheveux au vent ne vont pas s'en offusquer. C'est un cabriolet très efficace, avec peu de turbulences, même à vitesse autoroutière.

moins précis, autant de conséquences d'une caisse moins rigide. Il y a aussi toutes les turbulences dans l'habitacle, plus de bruits d'air quand le toit est en place, des performances en baisse à cause du poids accru, moins de sécurité...

J'admets que cette position est de moins en moins tenable. Les ingénieurs se sont améliorés pour concevoir des carrosseries ouvertes, mais le plus grand progrès fut l'arrivée des toits rigides escamotables. Cette solution des coupés-cabriolets, le meilleur des deux mondes, a évolué rapidement depuis que Mercedes l'a ravivée avec la petite SLK de 1996. Les ingénieurs de Maranello ont construit la 488 Spider autour de son hard-top rétractable et reconnaissent que, grâce à son mécanisme simple et sa construction en aluminium, celui-ci pèse 25 kg de moins qu'une capote motorisée.

Ce qui ne se discute pas, c'est que, toit abaissé, le V8 biturbo placé juste derrière vous est bien plus présent. Avec le *manettino* réglé sur Sport, il a une zone "discrète" sous les 2000 tr/min où les gaz d'échappements sont redirigés silencieusement. Au-delà, les valves s'ouvrent pour les libérer de façon plus directe et sonore. Avec son vilebrequin plat, le moteur n'a pas la note sourde traditionnelle des V8, comme celui des AMG, au bénéfice d'une personnalité plus marquée. Ce qui est plus clair

avec le Spider, c'est à quel point la transition entre le calme et la fureur est rapide. Par moments, on peut même entendre le claquement métallique du mécanisme de la valve. Placez le *manettino* un cran plus loin sur Race, et la valve s'ouvre beaucoup plus, la déferlante sonore arrivant quasiment après les premiers tours de roues.

Sur les routes les plus dégradées, quelques indices laissent à penser que le Spider n'a pas la résilience structurelle de la GTB. En fouillant la fiche technique, on découvre que le cabriolet pèse 50 kg de plus, le surpoids se partageant entre le toit et quelques renforts dans la structure en aluminium. En réalité, cette surcharge affecte à peine les performances: le 0 à 100 km/h reste fulgurant en 3" alors que le 0 à 200 km/h prend 0"4 de plus - 8"7, cela reste décentement rapide. Le Spider est aussi efficace aérodynamiquement, avec une vitesse de pointe qui ne rend que 5 km/h à celle de la GTB (325 contre 330 km/h).

Malheureusement, il y a un prix à payer pour disposer du toit escamotable du Spider: le V8 biturbo de 670 ch n'est plus exposé derrière une vitrine, tel un objet de musée. Observer le mécanisme du toit en action reste un spectacle fascinant, particulièrement celui de la 488: le panneau comprenant les arcs-boutants bascule en arrière, tout comme le toit

TOIT ABAISSÉ, LE V8 BITURBO PLACÉ JUSTE DERRIÈRE VOUS EST BIEN PLUS PRÉSENT







488 Spider

MOTEUR V8 3902 cm³, 32 soupapes, biturbo

PUISSANCE 670 ch à 8000 tr/min

COUPLE 760 Nm à 3000 tr/min

TRANSMISSION DCT à 7 rapports, propulsion, E-diff

SUSPENSIONS Av: double triangle, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs électroniques, barre antiroulis. Ar: multibras

FREINS disques carbone-céramique.

Av: 398 mm. Ar: 360 mm, ABS

JANTES Av: 9x20", Ar: 11x20"

PNEUS Av: 245/35 ZR20, Ar: 305/30 ZR20

POIDS 1525 kg

RAPPORT POIDS/PUISSANCE 2,28 kg/ch

0 À 100 KM/H 3"0 (annoncé)

VITESSE MAXI 325 km/h (annoncée)

PRIX 232400 euros



LES 50 KG SUPPLÉMENTAIRES DU SPIDER SONT BIEN SITUÉS

en deux parties qui se superposent tout en se plaçant sous le panneau arrière. Il peut se remettre en place en 14 secondes, en roulant jusqu'à 50 km/h, ce qui est pratique, à moins de se trouver, comme nous, sur l'autoroute au moment où il commence à pleuvoir...

Pour être honnête, avec une température de 20 °C c'est tout sauf déplaisant, même si la pluie s'intensifie: seule une bruine rafraîchissante virevolte autour de l'habitacle. La petite vitre arrière verticale descend d'un tiers quand le toit est rangé, se plaçant à la hauteur idéale pour minimiser les turbulences, alors seul un petit courant d'air vous chatouille les cheveux, et ce jusqu'à – apparemment – 240 km/h.

En dehors de l'autoroute, difficile de percevoir une différence de rythme entre le Spider et la GTB. C'est une voiture qui est capable de rendre la moindre ligne droite considérablement plus courte qu'elle n'en avait l'air quelques instants plus tôt. Écrasez l'accélérateur, et la 488 bondit en avant sur la vague du couple qui devient un raz de marée dans les tours. Ce moteur a beau être turbocompressé, il aime les hauts régimes.

Aux alentours de 8000 tr/min, la transmission à double embrayage passe le rapport supérieur sans interrompre l'accélération. La sonorité du moteur et l'aiguille du compte-tours baissent d'un coup avant d'instantanément reprendre leur ascension. Gardez toujours l'accélérateur pressé et la

Spider répétera l'opération à plusieurs reprises, jusqu'à ce que la résistance de l'air commence à ralentir l'accélération. C'est comme sur la GTB, sauf qu'avec le toit baissé la pression de l'air contre la voiture est bien plus palpable.

Comme on l'a vu sur surfaces dégradées, la rigidité structurelle est légèrement compromise, mais une fois que le Spider est engagé dans un virage, la magie est toujours présente. La 488 semble aussi large que longue et dotée d'une agilité innée. Cela combiné à l'incroyable adhérence qu'elle a sans cesse envie de rouler plus vite en courbe. En même temps, la réponse de l'accélérateur est incroyablement précise pour un moteur turbocompressé, on peut donc doser avec précision l'énergie transmise aux roues arrière et influencer ainsi l'équilibre dynamique.

Oui, le Spider est un peu brouillon au passage des nids-de-poule et la précision initiale de la direction peut être légèrement diminuée, mais la 488 est si volontaire et magnifiquement équilibrée qu'elle en reste tout aussi amusante. Les 50 kg supplémentaires sont si bien placés, entre les voies, que la répartition des masses n'en est pas affectée. Dans la 488, on a l'impression que le gros de ce poids est placé très bas, sous les hanches, alors quand on s'engage dans un virage, il semblerait que les lois de la physique soient toujours de votre côté.

Ci-dessus

Le seul regret que l'on peut avoir en choisissant le Spider, c'est que le V8 biturbo et sa boîte à air à la peinture rouge vermiculée soient cachés derrière un capot opaque. Le toit peut être remis en place en 14" en roulant jusqu'à 50 km/h.

Comme pour la GTB, le Spider a de l'assurance à revendre, alors quand l'adhérence de l'arrière s'évanouit, même à l'improviste, la transition entre grip et glissade, puis dans l'autre sens, et si calmement effectuée par le châssis que l'on se demande pourquoi on se faisait du souci. Le sous-virage semble totalement absent – vous tournez le volant, la voiture obéit. Et si la surface de la route est particulièrement bosselée, vous pouvez toujours appuyer sur un bouton pour assouplir l'amortissement et vous jouer de la difficulté.

Alors que nous arrivons au bord de mer en fin de journée, Andy Morgan, notre photographe, nous

déniche un coin calme pour prendre des clichés des détails. De nouveau, la voiture attire une sacrée attention, mais les gens sont d'une politesse et d'une courtoisie infaillibles, demandant avant de prendre des photos, même ces jeunes en Corsa en train de s'entraîner au demi-tour au frein à main.

Vers minuit, nous en avons terminé et le rassemblement des automobilistes locaux s'est dispersé. Dommage, ils n'entendront jamais la 488 donner de sa pleine voix. Nous sommes en mode Race et en manuel, et appuyer solidement sur l'accélérateur en première produit un hurlement solide, complexe et allant rapidement *crescendo*, donnant l'impression

**JUSTE AVANT DE REPLONGER DANS
LE TUNNEL, J'ÉCRASE DE NOUVEAU
L'ACCÉLÉRATEUR ; C'EST UNE
EXPLOSION SONORE**



que le parking à étage est tout entier en train de se faire scier en deux. Je passe en douceur dans la courbe, en seconde, et juste avant de plonger dans la gorge du tunnel j'écrase de nouveau l'accélérateur. C'est une explosion sonore, une déflagration physique qui me désoriente, qui pénètre en profondeur dans mon corps et me perce le crâne. Une fois ressorti du tunnel et la pression sonore dissipée, je relâche les gaz, assommé. Je m'attendais à quelque chose de **violent, mais pas à cela. Si j'étais dans un dessin animé**, je serais Wile E. Coyote debout à côté d'un tas de poussière, le visage cramoisi et une allumette

fumante dans la main, devant une fusée ACME qui n'a pas réussi à décoller. Un instant plus tard une lumière clignote dans l'habitacle. C'est un SMS d'Andy qui était encore en train de ranger son matériel. « *Cette Ferrari... c'est explosif!* » Ça, c'est sûr. C'était très amusant, mais maintenant il se fait tard et nous avons quelques heures d'autoroute devant nous. Après nous avoir excités, le Spider va maintenant nous détendre. Alors que nous arrivons au feu rouge, le toit se remet en place et nous allons terminer notre voyage dans ce qui semble désormais être une GTB normale. Qui a dit qu'un cabriolet pouvant rouler à 300 km/h n'a aucun sens? 📍





PARTIE DE CAMPAGNE





TEXTE ANDREW FRANKEL | PHOTOS TIM ANDREW

C'est la voiture qu'Enzo conduisait en personne. C'est aussi la meilleure vente de Ferrari au début des années 60. Nous emmenons une 250 GTE pour une balade à la campagne



Le démarreur chouine brièvement avant que la musique du V12 n'emplisse l'habitacle

Si vous deviez compiler une liste des Ferrari de route les plus importantes, la plupart d'entre elles ne seraient pas difficiles à choisir. On y trouverait la 275 GTB, la 365 GTB/4 Daytona, la Dino 246 GT, la F40 et ainsi de suite jusqu'à la LaFerrari. Mais combien d'entre vous citeraient celle-ci, une voiture connue aussi bien comme la 250 GT 2+2, la 250 GTE ou la 250 GT/E? Pas beaucoup, j'imagine.

Pourtant, vous devriez. Non seulement elle fut la première Ferrari produite en grande série, transformant ce qui n'était encore qu'un artisan en un véritable constructeur et, ce faisant, initia une nouvelle lignée de Ferrari qui perdure à ce jour. Lorsque la production cessa en 1963, plus de 950 exemplaires avaient été vendus, un chiffre jusque-là sans précédent à Maranello. Pas mal pour une voiture qui n'était considérée, à une époque, comme rien d'autre qu'une base à charcuter pour fabriquer des fausses 250 GTO et SWB. Alors, la prochaine fois que vous croiserez une GTC4Lusso, une FF, une 612, une 456, ou n'importe quelle Ferrari à quatre places, souvenez-vous que leur ancêtre est cette voiture.

Certes, il y a eu dans les années 50 quelques Ferrari carrossées par Vignale et Ghia capables, du moins en théorie, de transporter plus que les deux occupants réglementaires, mais il s'agissait de voitures de toute petite série et qui n'ont jamais fait partie du catalogue Ferrari. C'est la 250 GTE qui fut la première familiale au Cheval Cabré.

Il peut paraître étrange que la GTE ne soit pas apparue plus tôt, étant donné qu'Aston Martin produisait une 2+2 depuis 1953 et que Maserati a transformé ses activités en introduisant la 3500 GT en 1957, mais il faut





se souvenir que Ferrari a rarement été le premier sur ce genre d'innovations. Le succès de la Maserati puis celui de l'Aston Martin DB4 ont cependant montré que ce marché était trop lucratif pour être ignoré.

Cela étant dit, sa conception suggère que Ferrari n'était pas certain qu'elle soit un succès. Pour la plupart des ingénieurs chargés d'adapter un châssis pour s'accommoder de quatre passagers, la première tâche est de rallonger l'empattement. Au lieu de cela, Enzo Ferrari a choisi de conserver le même empattement de 2600 mm que celui de la 250 GT standard à deux places et de modifier pratiquement tout le reste.

Le moteur fut donc avancé de 200 mm, les voies furent agrandies à l'avant comme à l'arrière, et Pininfarina fut chargé de dessiner une carrosserie non seulement plus longue, mais aussi plus large et plus haute. Avec un réservoir de carburant repositionné, le résultat fut une voiture capable d'emmener quatre personnes, pas occasionnellement ou en cas d'urgence, mais au quotidien dans le cas d'une famille avec deux enfants. Et ceux-ci n'avaient même pas besoin d'être si petits... Tout cela avec un coffre bien assez

grand pour avaler les bagages – soigneusement emballés – pour les vacances.

Enzo n'a pas non plus tenté d'adapter la mécanique à ce qui était un rôle inédit pour une Ferrari de route. Dans le nez du châssis-cadre, c'est le déjà vieux V12 Colombo à simple arbre qui prenait place, utilisant la même course de 58,8 mm que lors de ses débuts en 1948 (et qu'il conservera jusqu'en 1967).

Sa cylindrée de 2953 cm³ était la même que celle des Testa Rossa, SWB et GTO, mais son taux de compression de 8,1:1 était plus sage que les 9,8:1 utilisés sur les pur-sang de course et il était alimenté par trois carburateurs double-corps Weber DCF de 36 mm. La puissance était annoncée entre 235 et 240 ch à 7000 tr/min et transmise aux roues arrière par une boîte à quatre rapports équipée d'un overdrive Laycock de Normanville sur le rapport supérieur.

Le châssis était dans la plus pure tradition Ferrari: des doubles triangles avec ressorts hélicoïdaux à l'avant, associés à un pont rigide suspendu par ressorts à lames à l'arrière, avec des freins à disque aux quatre



Dès qu'on décolle, la GTE me surprend



roues. Les mêmes termes peuvent être utilisés pour décrire celui de la 250 GTO...

Au moment de dévoiler la Ferrari orientée "route" de l'époque, Enzo a choisi un lieu bien peu orthodoxe: les 24 Heures du Mans 1960, non pas en tant que concurrente mais comme voiture de la direction de course. Il semble que Ferrari voulait conserver les liens avec la compétition, et cela lui a clairement porté chance en ouvrant une série de six victoires consécutives de la Scuderia dans la Sarthe.

Les débuts plus formels de la voiture ont eu lieu plus tard la même année au salon de Paris, puis en conduite à droite au salon d'Earls Court à Londres. Cette voiture por-

taît une peinture bleu foncé associée à un intérieur bleu pâle. Si j'évoque ces détails, c'est qu'il s'agit de la voiture que nous essayons aujourd'hui, désormais peinte en *Grigio Nürburgring*. Il s'agit du châssis 2185, propriété depuis une trentaine d'années de Bob Houghton, célèbre restaurateur de Ferrari. Bob l'utilise régulièrement, tellement souvent qu'il a fait réaliser une plate-forme spéciale en cuir qui se glisse par-dessus les sièges arrière, perchoir parfait pour Jack, son labrador noir. Bob et Jack sont en bonne compagnie: Enzo Ferrari avait sa propre GTE et son fils Piero a un jour dit: «*Il adorait la 2+2... C'était sa voiture personnelle. Mon père conduisait d'habitude lui-même, mais il*

Ci-dessus et à gauche

Étrangement, la 2+2 utilise le même châssis que les berlinettas à deux places de l'époque, c'est une réussite d'avoir créé tellement de place à l'arrière. Les détails, des fermoirs de fenêtre aux classiques roues fil Borrani, ont une élégance fonctionnelle.



Le V12 décolle sans se plaindre à partir du régime de ralenti, quel que soit le rapport

était toujours accompagné d'un chauffeur et d'un petit chien. Alors pour lui, une voiture à deux places ne suffisait pas ». La seule différence c'est que Jack est tout sauf "petit".

La GTE de Bob sort tout juste de restauration et elle est absolument magnifique. Ce n'est peut-être pas l'une des grandes beautés de Pininfarina, mais la façon dont pareil espace intérieur a été trouvé dans une forme aussi svelte est admirable. Pour moi, seul le nez plutôt vertical est un peu trop formel, mais c'était une Ferrari pour les gens sérieux, alors c'était peut-être à prévoir.

Il n'y a pas tant de scrupules à propos de l'intérieur où tout est pour le moins exquis, entre cuirs les plus précieux, compteurs Veglia cerclés de chrome et à fond gris, et ce spectaculaire volant Nardi à branches en aluminium et jante en bois. De gros boutons presseur actionnent les commandes secondaires, des tirettes la ventilation, et sur la droite une simple fente pour la clé qu'il faut, dans la tradition Ferrari, tourner et presser pour démarrer le moteur.

Le démarreur chouine brièvement avant que la musique du V12 n'emplisse l'habitacle. C'est pour moi la plus belle sonorité mécanique qui soit. Je l'ai entendue en tant de lieux durant ma vie et son infinie complexité harmonique ne cesse jamais de m'émouvoir. Ce qui ne m'empêche pas d'avoir quelques préjugés sur le comportement de cette 250 GTE. C'est une grosse voiture et ses 1400 kg représentent une sacrée masse aux standards Ferrari. Sans compter sa suspension arrière agricole, ses ressorts souples et sa direction à vis et galet non assistée. Je m'attends à quelque chose de lourd, pas si rapide et, avec un moteur aussi repoussé à l'avant, également d'assez pataud.

Bob a sélectionné quelques routes pour nous, et pratiquement dès le départ de ses locaux, la GTE me surprend. La direction n'est absolument pas lourde, et cette légèreté ne s'accompagne pas pour autant de mouvements maniaques dans le volant au moment d'aborder le premier rond-point venu. Elle ne demande que 3,5 tours de

butée à butée et offre un verrouillage à la fermeté louable – un avantage de la décision de ne pas rallonger l'empattement.

J'adore la boîte de vitesses. Désolé pour le "name dropping", mais la seule Ferrari à quatre rapports que j'ai conduite auparavant était la 250 SWB à coque alu avec laquelle Stirling Moss a remporté le Tourist Trophy, et celle-ci semble tout aussi indestructible et précise. Les passages de rapports ne sont pas spécialement rapides, mais son toucher consistant et sa totale absence de jeu est simplement remarquable.

Pour le moment, le moteur se contente de ronronner à bas régime, à chauffer l'huile dans le carter en attendant que l'aiguille ne décolle. La 250 GTE est si douce et délicieusement équilibrée qu'elle décolle sans se plaindre à partir du régime de ralenti quel que soit le rapport. Comme on peut l'attendre d'un moteur de cylindrée modeste à 12 cylindres, le couple maximum est modeste (seulement 245 Nm à 5000 tr/min), mais sa courbe est douce et correspond à la perfection à ses aspirations de Grand Tourisme. Si l'on considère que ce moteur a également remporté à plusieurs reprises les 24 Heures du Mans dans les années 50 et 60 à bord de prototypes de course, on comprend mieux son incroyable polyvalence.

Je pourrais me contenter d'utiliser la souplesse du moteur avec la plus infime pression des orteils de mon pied droit au moment où la route s'ouvre, mais j'en ai assez de la promenade et souhaite conduire cette voiture comme une Ferrari demande à l'être – du moins je l'espère. Je presse le lourd embrayage et rétrograde avec le levier en acier surmonté de noir, avant d'écraser les gaz à fond.

La GTE ne bondit pas sur la route, mais elle ne flâne pas pour autant. La sonorité de l'échappement se durcit *crescendo* et la puissance me propulse en avant avec une intensité croissante, le moteur chantant avec plus de joie à mesure que le régime augmente.



Ces moteurs sont quasiment indestructibles et ont tourné à plus de 8000 tr/min sans effets secondaires, mais celui de Bob est neuf et nous n'allons pas chercher à atteindre les 7000 tr/min auxquels le pic de puissance est atteint. Mais même en passant les rapports au point de couple maximal, on expérimente pleinement la GTE et elle apparaît comme une machine impressionnante et majestueuse. Même aux standards actuels, la voiture est rapide, si puissante que je me demande si elle n'a pas été préparée d'une façon ou d'une autre – Bob me confirmera qu'elle est totalement standard.

Tout ce qui concerne la GTE est mieux que ce à quoi je m'attendais. Elle est à la fois plus rapide et plus silencieuse, plus agile est plus confortable, à un point que je me demande si elle n'est pas la plus sous-estimée de toutes les Ferrari.

J'oublie rapidement son excès de poids, de places arrière et de longueur. Elle se glisse élégamment, mais avec précision, d'apex en apex, bien assise sur ses jantes Borrani chaussées en Avon (à l'époque, les Pirelli Cinturato étaient de série), son confort moelleux masquant la nature primitive de sa suspension arrière. J'ai entendu dire que les GTE souffrent de sous-virage prononcé quand on les pousse trop fort, mais cela ne

semble pas être le cas de ce modèle. Le niveau d'adhérence est plus qu'adéquat à grande vitesse et je me réjouis de sentir la voiture travailler comme je le souhaite.

Malheureusement, le temps me manque. On pourrait en dire autant à chaque fois que l'on monte à bord de n'importe quelle Ferrari, mais ici, je le pense littéralement. Au moment de rendre la GTE à Bob, je sais que je n'ai pas pour autant vu tout ce dont la voiture est capable. Marauder quelques heures dans la campagne à son volant est une agréable façon de passer le temps, mais la GTE a été conçue pour de plus grandes escapades, comme parcourir quelques milliers de kilomètres à grande vitesse, les enfants assoupis à l'arrière. Je sais que pareil exercice n'est plus possible aujourd'hui, mais je suis prêt à parier que ce V12 peut permettre à la GTE de naviguer à un rythme de croisière de 200 km/h sur l'overdrive toute la journée durant, dans le plus grand des comforts.

Quoi qu'il en soit, je reste ravi d'avoir fait cette rencontre. La Ferrari 250 GTE n'est pas du tout la voiture que j'imaginai. Non, ce n'est pas la plus rapide Ferrari que j'ai conduite et de loin pas la plus excitante, ce n'est pas la plus spacieuse, ni la plus belle non plus; mais sa distinction au rythme du galop est sans égale. 🗨

***Je suis prêt
à parier
qu'elle peut
naviguer
à un rythme
de croisière
de 200 km/h
dans le plus
grand des
conforts***

250 GTE

MOTEUR V12, 2953 cm³ **PUISSANCE** 240 ch à 7000 tr/min
COUPLE 245 Nm à 5000 tr/min **TRANSMISSION** manuelle à 4 rapports, propulsion
SUSPENSION Av: doubles triangles, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis. Av: pont rigide, bras tirés, ressorts à lames semi-elliptiques **DIRECTION** à vis et galet
JANTES fils 6 x 15" **PNEUS** 185 VR15 **POIDS** 1406 kg
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 5,86 kg/ch **0 À 100 KM/H** env. 8"0
VITESSE MAXI env. 225 km/h **COTE ACTUELLE** 250 000 - 450 000 euros



Capitale de Champagne
EPERNAY

Comité de
l'Avenue de Champagne
Epernay

HABITS DE LUMIÈRE

14, 15 et 16 DÉCEMBRE 2018

Epernay

ANIMATIONS GRATUITES

Spectacles d'art de rue

Bars à champagne

Illuminations

Gastronomie

Parade automobile

<http://habitsdelumiere.epernay.fr>

#habitsdelumiere



Mécènes : FCN • Cochet Concept • Le Réveil de la Marne

LA VITA ROSSA

En GTC4Lusso T sur les belles routes de la Champagne **Page 80**

Une 308 GT4 à son image pour Tristan Auer **Page 92**

Les 50 ans du Club Ferrari France avec ses membres **Page 98**

Horlogerie, beaux objets et shopping Ferrari **Page 106**







ROUTE DES VIGNES

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS AMAURY LAPPARA

La Champagne, ce n'est pas qu'un vin :
entre Epernay et Reims, c'est un petit
paradis pour les amoureux de
l'automobile qui se dévoile.



Q

ue la Champagne est belle! Au coucher du Soleil en admirant Epernay depuis les coteaux de la Montagne de Reims, c'est une évidence. La région est mondialement connue pour son célèbre vin effervescent, qui aurait été inventé par le moine Dom Perignon, à l'Abbaye de Hautvillers, à quelques mètres de l'endroit où nous nous trouvons. Mais les paysages et les chefs-d'œuvre architecturaux qu'ils renferment sont tout aussi remarquables. Voici une destination parfaite pour un week-end en Ferrari.

Notre première étape nous emmène sur la montagne de Reims, qui sépare la capitale du champagne d'Epernay. Parsemée de villages, elle est couverte par 10000 hectares de vignes entrecoupées de forêts mystérieuses. Les paysages viticoles sont toujours un enchantement à observer et les amateurs de balades automobiles que nous sommes savent qu'ils cachent bien souvent de superbes routes.

C'est en contournant la Montagne par le nord-ouest que les plus beaux panoramas sur la Marne se dé-

couvrent. Durant la Première Guerre mondiale, on observait le front d'ici, mais aujourd'hui, nos découvertes sont bien plus pacifiques. Sur un petit tronçon de route entre Verzenay et Verzy qui provoquera quelques frissons de plaisir mécanique, se dresse un bien curieux phare aérien. Que fait cet ouvrage bien loin des mers? Il a tout simplement été érigé là par une maison de champagne en 1909 à des fins publicitaires et il domine toujours les vignes

Fabuleuse voyageuse, la GTC4Lusso T se plaît sur ces routes. Plus légère, plus incisive et plus joyeusement sonore que sa grande sœur à moteur V12, elle se jette avec une grâce de ballerine d'une courbe à l'autre, faisant preuve d'une agilité insoupçonnable pour une GT d'un pareil gabarit. La précision de sa direction impressionne et si elle est une simple propulsion (contrairement à la version V12 à 4 roues motrices), son système de roues arrière directrices la fait pivoter sur elle-même dans les courbes les plus serrées. Le tout accompagné de confortables places arrière (voyager à 4 sur de grandes distances n'est pas une gageure), d'un coffre conséquent et, ici, d'un toit vitré pour profiter encore plus des paysages.

LES AMATEURS DE BALADES AUTOMOBILES SAVENT QUE LES PAYSAGES VITICOLES CACHENT SOUVENT DE SUPERBES ROUTES



Sur près d'un kilomètre, l'Avenue de Champagne traverse Epernay. Dès le XIX^e siècle, les plus grandes maisons viticoles de la ville ont installé ici leurs caves et l'architecture fastueuse de ces châteaux et hôtels particuliers impressionne encore aujourd'hui. Sous ce site, classé à l'Unesco en 1994, c'est un réseau de 110 km de caves qui a été tracé, abritant 200 millions de bouteilles dans ce que l'on appelle "l'avenue la plus riche au monde".

Pour comprendre cette richesse, nous nous arrêtons visiter les caves de la maison Boizel, installées sur l'Avenue de Champagne depuis les années 80, dans un vénérable bâtiment qui a été entièrement réaménagé il y a peu. Cette maison familiale a été fondée en 1834 et c'est désormais la cinquième génération qui en est aux commandes.

Dans le cellier des jus récoltés au plus près des différentes parcelles vieillissent dans d'immenses fûts en inox (jusqu'à 36000 litres) ou en bois, pendant une durée minimale de 6 mois, pour développer leur texture et leurs arômes durant leur fermentation. Après l'assemblage des jus réalisé par l'œnologue et la famille, les vins sont tirés (mis en bouteille) avec adjonction de sucres et de levure pour une seconde fermentation.

C'est alors que les bouteilles rejoignent l'obscurité

des caves, pour un minimum de 3 à 4 ans (pour les champagnes non millésimés). À 12 mètres de profondeur, la température y est constante toute l'année (entre 10 et 12 °C) et la craie dans laquelle elles ont été creusées garantit un taux d'humidité de 80 à 90 %.

Régulièrement retournées durant ce laps de temps, les bouteilles sont ensuite dégorgées, opération qui permet de retirer le dépôt de levure, et enfin scellées avec un bouchon de liège.

Au détour d'une galerie, nous découvrons le trésor de la maison Boizel: derrière une grille sommeillent ses bouteilles les plus anciennes: dix d'entre elles datent de 1834.

Pour terminer notre journée, nous prenons ensuite la direction du restaurant La Grillade Gourmande, où œuvre le Chef Christophe Bernard, un ancien de Paul Bocuse et d'Alain Ducasse. Le tout-Epernay se réunit dans sa salle chaleureuse où les viandes sont grillées à même la cheminée, devant les clients. Dans cette ambiance incomparable nous nous laissons tenter par les spécialités de la maison que sont les Petits pots d'escargots de Champagne au beurre légèrement aillé et le Pigeonneau désossé au foie gras, cuit en feuilleté – l'hésitation fut longue face à un Ris de veau braisé à la bourgeoise! Un délice.



**Sens horaire**

Les caves Boizel, sur l'Avenue de Champagne - la Lusso est-elle plus pratique que les Juvaquatre ? Sous terre, des millions de bouteilles sommeillent. Cuisine au feu de cheminée à la Grillade Gourmande.

AU DÉTOUR D'UNE GALERIE, UN TRÉSOR: DIX BOUTEILLES DATANT DE 1834

HABITS DE LUMIÈRE 2018

Si vous cherchez une occasion pour reproduire notre road trip avec votre Ferrari, ne tardez pas: du 14 au 18 décembre, l'Avenue de Champagne est à la fête!

Une fête qui s'organisera autour de trois temps forts. À commencer par deux soirées mémorables le vendredi et le samedi, avec des créations lumineuses éphémères et une parade de machines fantastiques, suivies d'un feu d'artifice effervescent et de dégustations au sein des différentes maisons.

Le samedi sera une journée gourmande! Dix chefs de la région ont été invités à s'associer à dix maisons de l'Avenue pour concocter de succulents plats en harmonie avec des cuvées sélectionnées, réalisés en public et offerts à la dégustation. Un concours de "petits pâtisseries" est organisé l'après-midi ainsi que des ateliers accord mets et vins, sur réservation (gratuite).

Notre passion pour l'automobile sera au centre de l'attention le dimanche, avec une parade de 400 véhicules d'exception – l'une des plus grandes de l'est de la France.

habitsdelumiere.epernay.fr



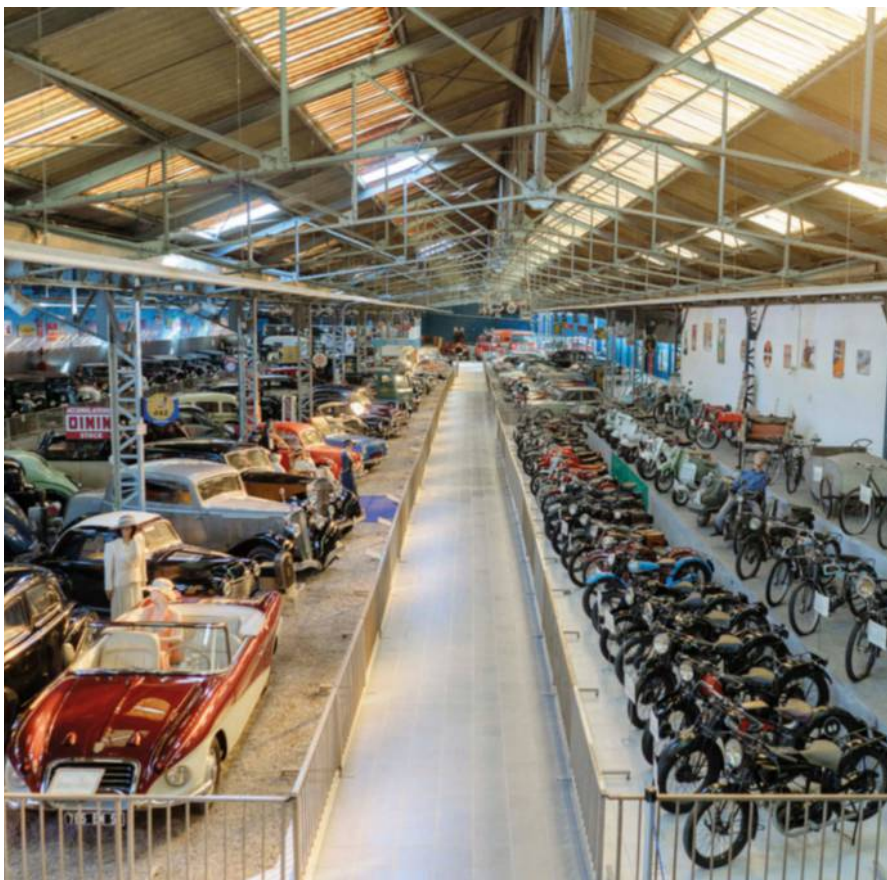


N'oubliez pas votre carte routière
pour ne pas vous perdre dans la
Montagne de Reims !



Le lendemain matin, nous prenons le chemin de Reims pour une journée entièrement consacrée à l'automobile. Ce qui signifie traverser de nouveau la Montagne de Reims, pour notre plus grand plaisir. Évitions les deux routes principales, au trafic relativement important et constellée de radars, pour nous plonger sur les étroites départementales qui serpentent entre les arbres. N'oubliez pas votre carte routière pour ne pas vous perdre et bien en profiter! Direction le Musée Automobile de Reims Champagne qui, s'il n'abrite pas de Ferrari, héberge une collection hétéroclite riche de quelques spécimens rares, et où tout amateur d'automobile devrait trouver quelques modèles à son goût. Dans le vaste hangar de ce qui était auparavant une usine, puis le musée Philippe Charbonneaux (entièrement vidé depuis) on trouve 250 véhicules, dont 150 voitures. Et les premières que l'on croise sont de véritables raretés champenoises: une SCAR de 1908, construite à Reims, dont il ne reste plus que 6 exemplaires, et la Peugeot 403 de Maurice Radovitch, un carrossier local qui transforma sa "familiale" en incroyable cabriolet semblant tout droit échappé d'un album des aventures de Spirou et Fantasio. De nombreuses voitures sont familières, on ne peut pas en dire autant des Suère, CIME, Wimille Licorne et autres Benjamin. Parmi quelques autos plus modernes, on trouve une jolie Ligier JS2, mais aussi une centaine de motos – dont la plus

grande collection de motos et de scooters de course italiens Runi, de voiturettes et d'étranges engins comme un Centaure échappé des Halles de Paris. Et pour le plaisir de retomber en enfance, une salle abrite 8 000 miniatures sous vitrine.



Cette page, de haut en bas

Les Avant-guerre sont à l'honneur au Musée de l'automobile Reims-Champagne, avec ici une intéressante Panhard Dynamic. Le cabriolet Peugeot 403 Radovitch cotoie une centaine de motos. Il y a tout de même quelques Ferrari... En miniatures!





Comment quitter la Champagne sans passer par les vestiges du Circuit de Gueux? Inauguré en 1926 et actif jusqu'en 1972, il a été utilisé à onze reprises par le Grand Prix de France de Formule 1 et a vu cinq fois une Ferrari l'emporter. Bien sûr, c'est ici que la tradition de s'asperger de champagne sur un podium est née: à l'issue des 12H de Reims, c'est un Jéroboam pas assez frais qui fut offert au vainqueur, Joseph Siffert. Quand celui-ci l'ouvrit pour s'en abreuver, le bouchon sauta, aspergeant au passage un public ravi. Dan Gurney l'imita volontairement en secouant sa bouteille lorsqu'il remporta le GP de F1 un an plus tard. Depuis, tous les pilotes victorieux en font autant...

Le hurlement des bolides résonne encore au pied des tribunes en béton, gigantesques vestiges de l'Âge d'Or de la course automobile. Le tableau est d'autant plus saisissant depuis que l'association Les amis du circuit de Gueux s'y réunit tous les vendredis pour patiemment restaurer, reconstruire et repeindre ces vestiges.

L'association s'est créée spontanément il y a 14 ans, lorsque des bulldozers sont arrivés sur le site pour le raser. Depuis, le bâtiment des stands

a été repeint par les bénévoles et a retrouvé ses couleurs d'époque, la structure du panneau d'affichage mobile a été restaurée et l'accès aux tribunes – désormais classées – a été sécurisé.

Aujourd'hui, c'est le bâtiment du bloc habitat qui est au centre de toutes les attentions. Totalement en ruine, ses balcons ont été reconstruits, il a été repeint et a reçu de nouveaux stores. Sa jolie rotonde a été reconditionnée en boutique pour les produits de l'association et a retrouvé sa mosaïque aux couleurs de la BP, qui avait été déposée et soigneusement conservée durant toutes ces années.

Le circuit conserve bien des mystères, accessibles à ceux qui s'amuseront à s'y perdre. Dans un bosquet qui a poussé à la place des vestiges du restaurant, on trouve encore un grand grill au dos duquel est érigé l'autel où la messe d'avant-course était dite. Et dans les champs, une route aujourd'hui inutilisée permet de rouler sur le tracé de l'ancienne piste...

Il est temps pour nous de terminer notre périple et c'est le cœur chargé de nostalgie que nous quittons ce lieu magique. Il n'est pas impossible que nous vous reparlions de ce formidable circuit dans un prochain numéro... D'ici-là, bon voyage! 📍



Cette page, sens horaire

Quelle vitesse les bolides atteignaient-ils dans l'ininterminable ligne droite des stands du circuit de Gueux? Une fresque restaurée dans le bloc habitat. Les bénévoles de l'association se réunissent tous les vendredis. Sur le sol de la rotonde, la mosaïque BP a été préservée.



Carnet d'adresses

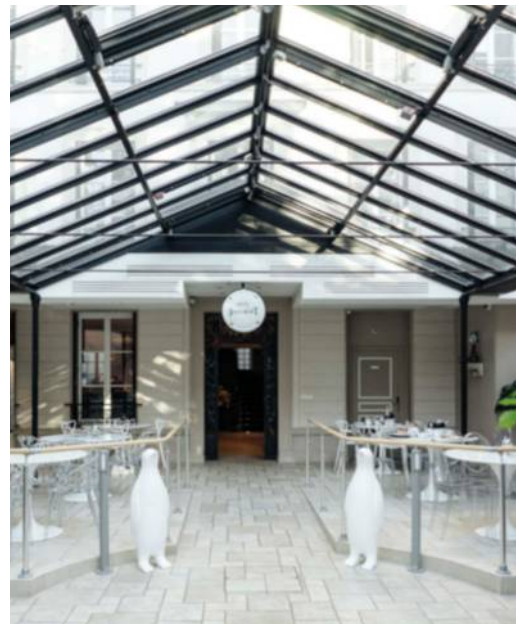
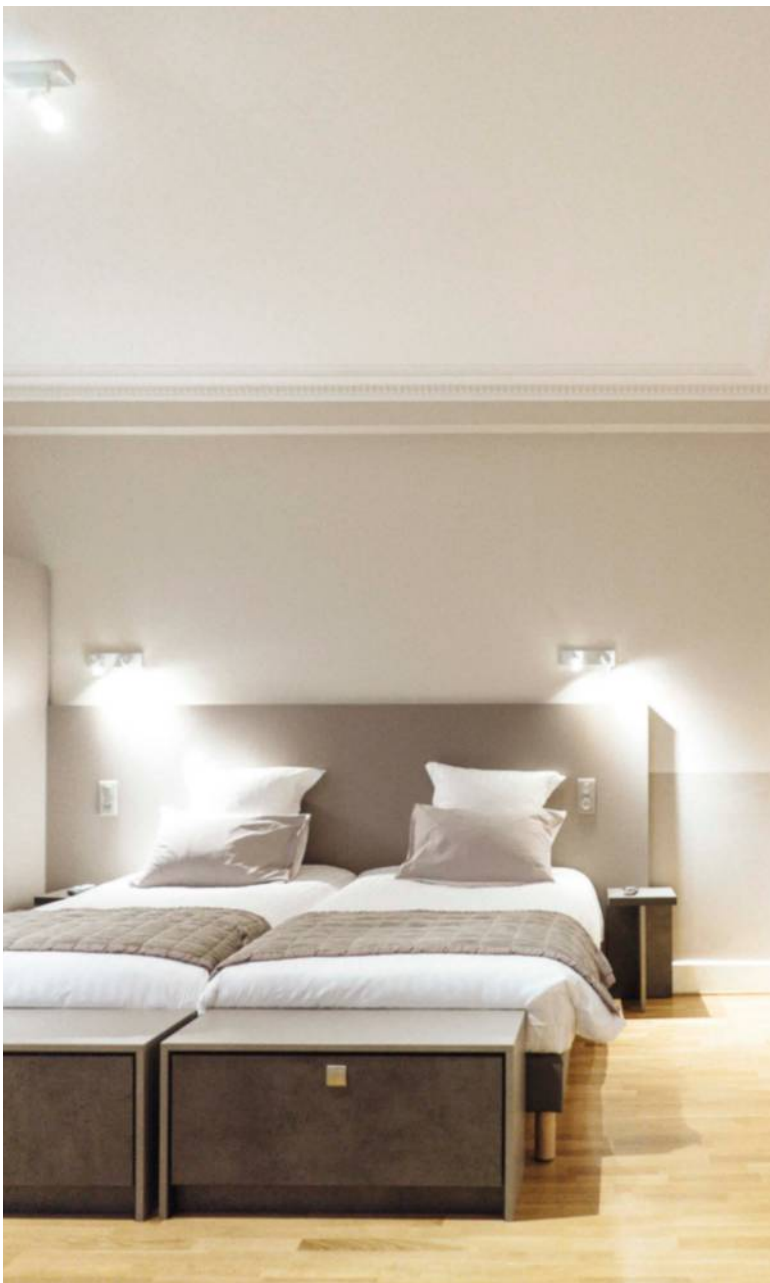
Hotel

HÔTEL JEAN MOËT

À quelque pas de l'Avenue de Champagne, un charmant hôtel quatre étoiles dans un bâtiment du XVIII^e siècle, dont la restauration s'est achevée en 2016. Avec seulement 6 chambres (dont une adaptée aux personnes à mobilité réduite) à la décoration élégante, on s'y sent comme l'invité d'une belle maison. Une convivialité qui se prolonge jusqu'au petit-déjeuner, servi en petit comité sous la canopée vitrée fermant l'ancienne cour.

Un bar à champagnes permet de déguster neuf producteurs familiaux sélectionnés chaque semaine parmi 400 références et complète l'offre de cette agréable adresse où il fait bon séjourner.

7 rue Jean Moët, Epernay
Tél. : 03 26 32 19 22
hoteljeanmoet.com



Restaurants

LA GRILLADE GOURMANDE

Une cuisine de terroir au feu de bois, l'adresse incontournable d'Épernay.

16, rue de Reims, Épernay

Tél. : 03 26 55 44 22

lagrilladegourmande.com



BOULINGRIN

La célèbre brasserie de Reims, face au marché couvert du même nom signé Freyssinet.

31, rue de Mars, Reims

Tél. : 03 26 40 96 22

boulingrin.fr



À visiter

CHAMPAGNE BOIZEL

Visites de caves, dégustation et boutique – visites privées sur demande.

46, avenue du
Champagne, Épernay

Tél. : 03 26 55 21 51

boizel.com

MUSÉE AUTOMOBILE REIMS- CHAMPAGNE

Une collection éclectique pour les passionnés de motorisation.

84, avenue Georges
Clemenceau, Reims

[musee-automobile-reims-
champagne.com](http://musee-automobile-reims-champagne.com)

CIRCUIT DE GUEUX

Les plus célèbres vestiges automobiles d'Europe.

Route D27, Gueux

amis-du-circuit-de-gueux.fr

Pratique

OFFICE DU TOURISME D'ÉPERNAY

Pour organiser votre visite à Épernay.

ot-epernay.fr

CHARLES POZZI LEVALLOIS

L'agent officiel Ferrari.

levallois.ferrari dealers.com

Patrim One
— assurances —

assure vos automobiles d'exception

Contact : Ladislas PALISSON

Tel : +33(0)1 42 99 60 20

contact@PatrimOne.com

www.PatrimOne.com



INTERVIEW

TRISTAN AUER

Le salon Meuble & Objet l'a élu designer de l'année en 2017, tout comme le magazine GQ. Il a réalisé les espaces intérieurs du Crillon ou des Bains à Paris, ou encore la maison idéale du chanteur Bryan Adams sur l'île Moustique. Et comme il adore les voitures, il s'est aussi lancé dans le sur-mesure automobile

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS AMAURY LAPARRA

Nous rencontrons Tristan Auer chez lui, dans son loft parisien qui lui sert de terrain d'expérimentation, un duplex au pied de Montmartre au dernier étage d'un ancien garage des années 30. Dans ce lieu baigné de lumière, la sobriété de l'architecture sert d'écrin à un décor audacieux mêlant riches tapisseries murales, pièces de design vintage et nombreuses œuvres d'art.

Si nous nous sommes rendus ici, c'est pour rejoindre son parking, quelques étages plus bas, où se trouvent quelques-unes de ses voitures. Un mélange hétéroclite comprenant une Porsche 930 Turbo cabriolet, une Aston Martin V8 Volante, une Autobianchi A112 Abarth 58 HP et la Ferrari 308 GT4 que nous sommes venus voir. Manquent à l'appel une Lancia O37 Stradale ex-Chardonnet, une Lotus Esprit S2 et une Lamborghini Urraco... Une collection hétéroclite de sportives que l'on imagine aisément avoir marqué la jeunesse du quadragénaire.

Tristan a dévoilé cette Ferrari l'an passé au salon Maison & Objet, le grand rendez-vous international de la décoration intérieure, où l'on est plus habitué à croiser des fauteuils, des luminaires ou découvrir les nouvelles tendances des papiers peints plutôt que des automobiles. Mais cette 308 GT4 n'est pas comme les autres: elle a marqué le lancement de son activité Car Tailoring de création d'intérieurs de voitures sur mesure.

Comment quelqu'un aux goûts automobiles aussi éclectiques que

vous a-t-il choisi d'acheter une 308 GT4 ?

Je me suis rendu à une édition de Malte à Montlhéry et j'y ai découvert une 308 GT4 bleue avec des jantes dorées. Je n'en avais jamais vu auparavant et ce jour-là, je n'ai pris que des photos de cette voiture, photos que j'ai revues un an plus tard et qui m'ont décidé à en acheter une. Le propriétaire de celle-ci l'avait gardée plus de 25 ans, sans trop l'entretenir. Elle était rouge avec un intérieur jaune. Je l'ai directement emmenée à mon mécano, au Mans, où elle a passé trois ans et demi.

Vous n'êtes pas un Ferrariste ?

Je suis un Gandiniste! J'ai d'ailleurs échangé quelques courriers avec Marcello Gandini qui m'a expliqué son dessin. Il s'est vraiment amusé à créer cette voiture. Il avait commencé par l'Urraco...

C'est le même prototype qui va donner naissance à ces deux voitures...

Exactement, il est très fort: vendre le même concept à deux marques, et aucune de ces deux voitures n'a été un succès! C'était évidemment conjoncturel.

Comment est née l'idée de personnaliser votre 308 GT4 ?

Au moment de lancer sa restauration et de refaire l'habitacle, j'en ai parlé à de nombreux amis et tous m'ont dit qu'il valait mieux conserver l'intérieur d'origine pour garder sa valeur, mais ce n'est pas une voiture qui coûte très cher...

Dans mon métier je passe mes journées à tripoter des échantillons de matière, j'ai commencé à y réfléchir... En termes de plaisir, il n'y a rien de plus fort pour moi. Quand je peux prendre dix minutes, je vais dans ma *matérialothèque* et je fais des gammes de matière. C'est ma méditation. Tout le monde m'a conseillé de ne pas la personnaliser, c'est là que je me suis dit que c'était une bonne idée.

Sa couleur est spéciale, il s'agit d'un marron de 365, Tristan trouve le marron Dino trop rouge. À l'intérieur, il a dessiné des tissus spécifiques, fait teindre les cuirs, a remplacé le skaï de la planche de bord par de la croûte de cuir qui lui donne une superbe odeur et se marie très bien avec l'aluminium de l'instrumentation. Dans les vide-poches, on trouve du cachemire, à un endroit que l'on ne voit pas, mais que l'on touche. Dans le coffre, les outils sont gainés de cuir et un parapluie sur mesure, assorti à la voiture, y est rangé. Tristan a également dessiné des accessoires coordonnés, tel un sac de voyage ou une pochette à clés.

Comment avez-vous travaillé sur ce projet ?

J'ai commencé par dessiner, mais tous mes projets naissent de la matière. J'ai une table sur laquelle je place mes échantillons et je les mets en connexion. J'ai toujours gagné mes projets en faisant rêver les gens et en leur montrant ces échantillons. Je vais même un peu plus loin aujourd'hui: j'explique



à mes clients qu'il ne faut surtout pas juger sur l'esthétique, ce qui est un peu le contre-pied de mon métier. Quand je leur fais découvrir le Car Tailoring, je mets toutes les matières dans un sac et ils les touchent sans regarder. Dans une voiture, on ne voit pas les choses, le côté tactile est plus important que le reste. La liaison avec l'extérieur et l'intérieur est primordiale aussi. Le fait que la croûte de cuir soit du même marron glacé que l'extérieur, c'est important. Il faut savoir où appliquer la bonne couleur.

Combien de temps vous faut-il pour imaginer une voiture ?

Des jours, des mois... J'ai toujours envie de faire mieux, jusqu'à ce que mon client me dise que maintenant, il veut sa voiture !

Y a-t-il des différences fondamentales avec votre métier d'architecte d'intérieur ?

Aucune. Tout ça explique exactement mon métier qui est de s'intéresser à une personnalité, celle de mon client. Je suis avant tout au service des gens, je n'ai pas d'ego, je n'ai pas envie qu'ils vivent dans "mon" intérieur, alors je les écoute, j'apprends à les connaître et leur fais un intérieur qui est un nid, un havre de paix. C'est la même chose pour une voiture. Un habitacle est quelque chose de très intime, je ne ferais pas monter n'importe qui à mes côtés pour rouler des heures. Je voulais que cette voiture me ressemble, mais aussi qu'elle soit féminine, qu'elle raconte une histoire d'amour. Il faut aussi penser à ce à quoi elle va servir. Une voiture ça ne sert pas

à rester dans un parking à ne rien faire, ça sert à échanger, à partager avec les gens, à faire un long voyage...

Combien de voitures avez-vous réalisées pour des clients ?

J'ai fait la Citroën DS du Crillon et je suis en train de réaliser un intérieur pour Atelier Diva, qui imagine une Porsche Singer à la française. J'ai deux autres clients, et j'ai créé quatre voitures pour moi (*en plus de la Ferrari, il a réalisé l'A112 pour sa femme, avec des sièges tressés cuir mat et brillant; l'Esprit et l'Urraco sont actuellement en chantier*). Je n'ai pas de carnet de commandes, je ne cherche pas à vendre une voiture mais simplement à proposer une boîte avec des recommandations d'harmonie de couleurs.



Vous qui connaissez bien les GT des années 70, trouvez-vous que la 308 GT4 est différente ?

Toutes ces autos sont différentes, mais il y a dans la Ferrari quelque chose de beaucoup plus incisif, de plus efficace, une espèce de hargne. Il y a aussi une sorte d'économie dans la performance : rien n'est en trop, les sièges, par exemple, sont les plus fins possible. Tout est assez frêle.

Et par rapport à sa fausse jumelle, l'Urraco ?

Tout est proche, les dimensions, le moteur, la position de conduite... Mais tout est différent. Sur la Lamborghini, il y a une planche de bord bardée de cadrans, un volant conique, des ailettes à l'arrière... D'un côté il y a des attributs de puissance et de pouvoir qui sont

mis en avant, sans doute par complexe d'infériorité, et de l'autre une marque, Ferrari qui, en leader, faisait tout en finesse et en élégance.

Deux voitures que vous avez personnalisées...

Qu'est-ce que c'est le luxe aujourd'hui ? Certainement pas de posséder des choses de grande valeur, mais des choses faites pour soi. Pas d'avoir des quantités d'objet, mais un seul, fait à votre mesure, poreux à votre personnalité. Et surtout, il y a la transmission. Ces voitures, je ne les vendrai jamais, elles seront pour mes enfants. C'est aussi pour ça que j'ai acheté l'Urraco : j'ai deux fils.

Vous évoquez deux autos proches, mais avec des personnalités

différentes. Vous savez déjà laquelle ira à chacun de vos fils ?

Ce sont eux qui ont choisi... Et ils ont bien choisi. Ils sont complètement différents et leur choix est vraiment cohérent.

Le sac que Tristan Auer a dessiné est inspiré par la forme de l'appuie-tête de la 308 GT4 et reprend les matières qu'il a utilisées pour l'habitacle. En dessous, pas de picots en métal, pour ne pas rayer la carrosserie. Il y a un aimant pour retenir les clés, de discrètes bandes réfléchissantes, et le numéro de châssis de la voiture est inscrit dessus. Il me montre celui qu'il a fait pour sa 037, en velours côtelé noir (celui des sièges d'origine) avec des détails rouges, beaucoup plus viril, même si le dessin est le même.





Allez-vous développer ce sac ?

Oui, j'en ai réalisé une bonne dizaine maintenant. Je peux aussi imaginer un sac pour faire les courses, des



housses de roues de secours... Cela me permet d'aller à l'encontre du marché qui veut qu'une voiture soit d'origine pour être vendue plus cher, sans raison. Pourquoi payer une trousse à outils d'origine de Ferrari 330 ou 275 dix mille euros pour avoir de vieux outils rouillés, alors qu'on peut s'en faire une sur mesure avec de très bons outils neufs dedans ? C'est comme les histoires de palmarès : acheter la voiture de Fangio ne fera pas de moi le meilleur pilote du monde. La voiture devient un trophée. C'est la *steve-mcqueenisation* de la société. Mettre un t-shirt de Steeve McQueen ne rend personne plus cool. Pour utiliser des mots contemporains, soyons influenceurs de soi plutôt que followers. Faisons des choses pour nous, croyons en nous.

On en revient au sur-mesure

Car Tailoring a été créée pour ça, pour un petit groupe de personnes qui comprennent cette idée et

viennent me voir pour cela. Je ne peux travailler que pour ce genre de personnes. Après tout je n'ai pas de nécessité économique de le faire. Mon métier, c'est de créer des maisons...

N'avez-vous pas envie de développer des choses avec des constructeurs automobiles ?

Ça viendra. Dans les années 50, la décoratrice Paule Marrot avait été approchée par Renault pour imaginer les couleurs et les tissus de la Dauphine. Ce serait l'évolution logique de faire une ligne pour un constructeur, mais pour cela il faut convaincre, et ça ne se fait pas avec des mots ou des images 3D, mais avec des voitures. J'adorerais pouvoir être au service de l'automobile, si possible française. C'est sous-jacent derrière tout ça. Je suis le garçon le moins ambitieux de la Terre, mais j'ai toujours un objectif en tête ! **1**

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION* POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.



* Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

CONTACT

01 69 41 88 92

MAIL: info@paintshieldfrance.fr



PAINTSHIELD FRANCE FETE SES 10 ANS

▲ ADRESSE:

75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

BIENVENUE AU CLUB

Le Club Ferrari France fêtait ses 50 ans en Bourgogne du 14 au 16 septembre. Nous sommes allés à la rencontre de ses membres dans les paddocks du circuit de Dijon-Prenois pour découvrir les liens qui unissent cette grande famille.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS YANNICK PAROT

A close-up, low-angle shot of the Ferrari logo, which consists of the word "Ferrari" in a stylized, silver, three-dimensional font. The logo is mounted on a bright red surface. A diagonal stripe, colored white and green, runs across the frame from the top-left to the bottom-right, intersecting the red background. The lighting is bright, creating sharp highlights and shadows on the metallic letters and the red surface.

Ferrari

Christophe

Il est venu spécialement de Russie avec son épouse, où ils sont tous deux expatriés, pour assister au cinquantenaire du club et retrouver sa 360 Challenge Stradale. Une voiture qu'il a achetée sur les conseils de Peter Mann, l'ancien président du club. « *Je suis venu à Ferrari en lisant des articles sur la marque sur Internet. Je suis allé voir une 348tb à vendre et ça a tout de suite "matché".* » Rejoindre le club? Au début il était hésitant: « *J'avais la vision d'un club privé, élitiste... Quand j'ai acheté ma deuxième Ferrari, je me suis décidé par envie d'en apprendre plus sur la marque. J'ai été super bien accueilli. Il y a une forte notion de partage et tout le monde est passionné. Nous sommes avant tout réunis par les Ferrari, les gens ne cherchent pas à savoir qui fait quoi...* »

C'est le troisième événement du club auquel participe Christophe cette année, après une visite à Maranello. « *Je ne pensais pas y être sensible, mais j'en ai pris plein les yeux* », et Le Mans Classic. « *Ma femme m'accompagne toujours (elle est sur le point de prendre la piste alors que nous discutons) et mon fils de quatre ans est déjà mordu!* »



Pascal & Anneli

Cela fait neuf ans qu'ils possèdent leur première Ferrari, une 328 GTB de 1988. « *J'ai été marqué dans l'adolescence par la Dino d'Amicalement Vôtre, témoigne Pascal, et j'aime le style des années 80.* »

Il est membre du club depuis un an: « *J'avais envie de faire partie d'une communauté de passionnés, de participer à des rallyes, de rencontrer des gens qui ont fait l'histoire de la marque... Avoir pu visiter l'usine et dîner dans la salle des trophées, ça a été un moment émouvant. Survoler les 24 Heures du Mans en hélicoptère, un autre moment incroyable...* »

Tous les événements, ils les font à deux: « *Surtout les rallyes mais aussi Rétromobile, les 24 Heures du Mans et Le Mans Classic... Nous aimons rouler, une voiture sert à ça! Comme le disait Enzo Ferrari, le plus beau musée, c'est la route* ». Ce qui n'empêche pas leur 328 d'être absolument immaculée, même sous le capot où tout a été refait. « *Et elle a été signée par son designer, Leonardo Fioravanti!* »

Alexis

Debout en combinaison dans la voie des stands, il nous raconte l'histoire de sa voiture, une F430 de GT3. « Quand je l'ai achetée, elle était toute noire. C'est avec son numéro de châssis que j'ai reconstitué son historique: elle a participé au championnat belge de 2008 à 2010 (elle l'a remporté en 2008) aux mains de Vanina Ickx, Fred Bouvy, Damien Coens et Alexandra van de Velde. » Alors Alexis a recréé ses couleurs d'origine Red Bull de 2009 et a poussé le sens du détail jusqu'à refaire à l'identique la combinai-

son et le casque de l'époque.

« C'est ma quatrième sortie avec cette auto, toujours avec le club, et aussi au Sport & Collection. Cela fait quinze ans que je suis membre du club. J'ai commencé par une 360 achetée pour faire de la piste, rapidement échangée contre une 360 CS que j'ai gardée 14 ans, avant d'acheter celle-ci. Une auto de GT3, c'est un autre monde, il faut apprendre à gérer l'aéro, faire monter les slicks en température... »

Pour Alexis le club est une seconde fa-

mille: « On se connaît tous! ». Sur la piste, il loue la convivialité et le respect: « On n'est pas là pour faire la course, parfois on se suit, mais ce qui passe avant tout c'est le plaisir et la sécurité ». À Dijon, il profite de quatre sessions de 30 minutes par jour. « J'améliore mon pilotage avec le club qui fait souvent venir des moniteurs. »

Courir un jour avec son auto? « Ce n'est pas à l'ordre du jour, mais qui sait, puisqu'elle est éligible... Ce qui m'anime avant tout, c'est le plaisir de rouler. »





Fanélie

C'est une histoire de famille qui a poussé la jeune femme dans les bras d'une Ferrari. « Mon père a acheté une 365 GTC4 2+2 en 1988, avec mon frère nous avons toujours connu cette voiture que l'on prenait pour partir dans le Sud. Dès l'enfance nous allions aux sorties du club, puis une fois mon permis en poche, mon père m'a appris à conduire sa F355. »

Une rencontre va précipiter son destin automobile: « Il y a quinze ans, je tombe sur Christine Pozzi au volant de sa 550 Maranello grise, intérieur bordeaux. Elle avait une classe folle à son volant. Je suis immédiatement tombée amoureuse de cette voiture ».

« Un jour, alors que j'avais vingt-quatre ans, mon père m'appelle pour me dire qu'il connaissait une 550 à vendre. C'était alors le creux de la vague pour ce modèle. Elle était exactement dans les mêmes couleurs! »

C'est à ce moment que Fanélie rejoint le club dont elle a intégré cette année le conseil d'administration. « J'ai autant de passion pour les voitures que pour le club. Les amis de mon père et de la famille y sont tous et je me suis fait des copines qui ont "un peu plus" mon âge. L'ambiance est inégalable, ici on rencontre des gens que l'on ne croiserait jamais dans la vie. »

Olivier

C'est une grande histoire d'amour qu'Olivier vit avec sa 365 GT 2+2 de 1970. « Un ami me l'a présentée en 2003, c'était à l'époque un modèle très accessible et elle était dans un état exceptionnel. »

Pour lui, rentrer au club n'a pas tout de suite été une évidence. « J'ai faussement imaginé un monde composé de jet setters. Et à l'époque, il y avait peu de classiques et je trouvais les critères d'entrée un peu draco-

niens. Puis j'ai découvert la vie du club lors d'une édition du Chantilly Art et Éléance et ce fut comme une évidence. J'ai rencontré des gens qui partagent tous la même passion. On s'échange des informations, il y a beaucoup de convivialité, l'ambiance est très chaleureuse. »

Il vient tout juste de faire 5 tours accompagné d'un moniteur. « Avant aujourd'hui, je n'imaginais pas faire du circuit avec! »



Jacques

32 ans de club pour Jacques dont le garage voit se côtoyer une Dino 246 GTS, une Daytona ou cette 599 GTB Blu Scurro. « Je ne connaissais pas du tout le milieu des Ferrari, mais en fou de bagnoles je voulais voir des voitures qu'on ne croise jamais ailleurs, comme la 250 Tour de France. La première fois j'en ai pleuré, je n'avais jamais vu autant de Ferrari! »
« Je me suis fait beaucoup d'amis au club. Et

sans celui-ci, je n'aurais jamais fait de circuit. »
Comment trouve-t-il l'ambiance? « Très cool, avec des gens de milieux très divers, sans esprit de concurrence. »

Pour Jacques, qui a transmis sa passion à ses trois enfants, tous devenus collectionneurs, le grand plaisir est d'en emmener d'autres en voiture. « On a la chance extraordinaire d'avoir des autos pareilles, il faut les partager. »





Alexandre Lafond

Le président du Club Ferrari France attend en combinaison de s'élancer en piste à bord de sa 308 Groupe 4. « Je suis né au club, mon père fait partie des dix premiers membres, alors ma naissance en 1972 a été publiée dans le bulletin à la rubrique "Pièces détachées". Je suis revenu au club pour ses 40 ans, j'ai retrouvé mes vieux amis et l'ambiance familiale que j'aimais tant. »
« Les administrateurs sont renouvelés tous les trois ans, on m'a demandé d'en

faire partie. Avec tout ce que le club m'a donné, je ne pouvais pas refuser. » Alexandre va monter en 2013 la section classique qui a rajeuni le club avec des voitures âgées de plus de vingt ans. « Les Testarossa, 328, 348, F355 sortent du bois, avec des propriétaires plus jeunes elles font venir plus de primo-accédants. Notre dada, c'est de faire rouler des voitures de course historiques comme les F430 ou les Modena GTC qui ont fini leur carrière sportive. »

Biche nous a rejoint pour la photo aux côtés de la 308 qu'elle avait à l'époque copilotée au côté de Jean-Claude Andruet, et elle pousse André Dumas, l'ancien chef d'atelier de Pozzi, pour qu'il apparaisse sur le cliché. Biche vient de faire un tour en passagère dans l'auto. « J'étais bien assise, j'ai retrouvé mon siège! » Elle apprécie l'événement et le club. « Il y a des gens jeunes à sa tête, ils sont copains et cela se sent. Venir pour les 50 ans, c'est un plaisir! »

LE NOUVEL ÂGE DE BRONZE

2018 a été marquée par la folie du bronze, un métal qui prend rapidement une surprenante patine et qui a été ajouté à la plupart des collections – souvent en éditions limitées.

TEXTE ROBERT LOUIS MOMINE

MeisterSinger Perigraph Bronze

Il suffit de porter quelques jours une montre en bronze à son poignet pour observer l'apparition d'une patine sur son boîtier. Un léger ternissement, puis l'apparition avec le temps de marques ou de points verts. Une oxydation qui n'affecte en rien la structure du métal – ce qui explique l'utilisation du bronze en marine, bien que l'eau de mer accélère le processus – et facilement réversible, voilà qui fait du métal une matière vivante qui a séduit la plupart des maisons d'horlogerie ces dernières années. L'allemande MeisterSinger est l'une des dernières à avoir sauté le pas, avec une version limitée à 100 exemplaires en bronze de sa Perigraph. L'horloger s'est spécialisé dans les cadrans à aiguille unique – ici luminescente à pointe rouge – qui indique aussi bien l'heure que les minutes (à peu près) grâce à 144 index incrémentés toutes les 5 minutes. Sur la Perigraph, un disque de quantième indique la date à 12h, sans passer par un vilain guichet. À 43 mm, c'est un grand boîtier qui surprend par son esthétique industrielle au rationalisme très allemand, mais aussi par l'association très contrastée du bronze avec le cadran noir mat. Cette Perigraph offre une lecture du temps "lente" destinée avant tout à ceux qui ne sont pas pressés et qui n'aiment pas être distraits par la marche saccadée de la trotteuse. Ils préféreront plutôt admirer l'inexorable évolution de l'oxydation d'un boîtier qui deviendra unique au fil du temps.

2290 euros, meistersinger.com



Tudor Black Bay Bronze

Une association de couleurs plus classique pour la version bronze de la montre de plongée Black Bay, à cadran et lunette marron, disponible avec un bracelet en cuir vieilli ou en tissu. Son alliage spécifique doit prendre sa patine définitive en un mois sans virer au vert-de-gris, alors que son fond en acier (le bronze étant allergène) est également teinté couleur bronze.

3750 euros, tudorwatch.com



Christopher Ward C60 Trident Bronze Pro 600

Uniquement vendues sur Internet, les montres britanniques Christopher Ward se distinguent par des prix tenus. La version bronze de la plongeuse C60 est disponible en métal brut ou déjà préalablement patiné au même tarif (en étant stockée sans protection particulière) et avec un choix de bracelets tissu, cuir ou caoutchouc, et en boîtier 38 ou 43 mm.

Env. 900 euros, christopherward.co.uk



B.R.M.
.. Chronographes ..



VI2-46-SA-SQ-AR



www.brm-manufacture.com

Pour toutes informations :
infos@brm-manufacture.com - +33(0)1 61 02 00 25

Bernard Richards Manufacture

NEO DOLCE VITA

La douceur de vivre n'oublie pas les pratiques responsables.

TEXTE ROBERT LOUIS MOMINE

Vespa Elettrica

Bzzzzz... Le bourdonnement du moteur électrique a remplacé le vrombissement du monocylindre de la guêpe Vespa. Immortel, le scooter qui a défini la Dolce Vita embraye sur une nouvelle révolution en adoptant une motorisation zéro émissions. Le design iconique du modèle actuel n'évolue pas, mais sous sa coque, le bloc thermique laisse la place à un moteur électrique de 4 kW capables de performances supérieures à celle d'un 50 cm³ traditionnel - particulièrement au démarrage et dans les montées. Son autonomie de 100 km et la recharge complète en 4 heures le rendent parfaitement à l'aise dans son univers urbain de prédilection. Et ce n'est qu'un début : bientôt la Vespa Elettrica profitera de technologie d'intelligence artificielle actuellement développée par Piaggio et sera capable de reconnaître les individus et les véhicules opérant autour de lui, de détecter les risques et les opportunités potentielles, et de recevoir les données de cartographies et de trafic en temps réel. Surtout, en reconnaissant son conducteur, elle sera capable d'anticiper ses choix de conduite et d'interagir avec d'autres appareils. Elle a déjà une roue dans le futur!

6 390 euros, vespa.com



Ab Aeterno Poseidon

L'horloger italien Ab Aeterno s'est spécialisé dans la production de montres écoresponsables en matières végétales : la plupart de ses modèles sont en bois et une collection utilise même de véritables fleurs pour sa décoration. La gamme Poseidon est plus synthétique puisqu'elle est en métal et plastique - mais pas n'importe lequel : les 450 grammes qu'elle en contient ont été recyclés à partir de déchets ramassés en bord de mer, faisant de chaque boîtier un modèle unique.

À partir de 180 euros, abaeternowatches.com

Cassina 699 Superleggera

Les Milanais connaissent Gio Ponti pour la tour Pirelli qu'il a dessinée avec l'ingénieur Pier Luigi Nervi, alors que les amateurs de design vont pouvoir se rendre à la rétrospective "Tutto Ponti" que lui consacre le Musée des Arts Décoratifs de Paris jusqu'au 10 février 2019. S'il ne fallait garder de lui qu'une pièce, c'est sans aucun doute la chaise Superleggera, la plus légère du monde en 1957 (1,7 kg) grâce à une structure en frêne, un cannage des Indes et un assemblage sans clous ni vis.

Prix sur demande, cassina.com





CARROSSERIE HERVE

rêvez, nous exauçons

SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI, SPORT & COLLECTION

Réparation - Restauration - Personnalisation

T E S L A

APPROVED BODY SHOP

RÉPARATEUR CARROSSERIE OFFICIEL TESLA

SPÉCIALISTE ALUMINIUM & RÉPARATION CARBONE

" Ma fierté et ma joie sont de participer quotidiennement à ce métier d'art et de création. Mon équipe est animée des mêmes sentiments, il suffit de les rencontrer pour s'en convaincre."

Matériel agréé par les plus grands constructeurs
Ferrari - Maserati - Lamborghini - Porsche - Audi - Mercedes - BMW - Jaguar - Range Rover



SWISSVAX™

PROVENCE

TRAITEMENT CARROSSERIE & CUIRS

Lustrage - Réparation de cuir - Rénovation - Recoloration

N O U V E A U S H O W R O O M



Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 Allauch
Tel : 04 91 05 87 60 | Fax : 04 91 05 87 92
contact@carrosserieherve.com

www.carrosserieherve.com



DANS LES ARCHIVES

Dans notre sélection d'objets pour les Ferraristi,
des photos d'archives sauvées des eaux.

Tirages d'archives Spitzley/Zagari

À partir de 400 euros |
spitzleyzagari.com

En 1966, Franco Zagari a pataugé dans une grange inondée près de Modène pour retrouver des photos prises par feu le Dr Ferruccio Testi - et Dieu merci il n'a pas eu peur de mouiller son pantalon. Parmi les plaques de verre de Testi qui font désormais partie des archives Spitzley/Zagari, on trouve quelques-unes des plus belles photos des débuts de Ferrari. Toutes ces images sont désormais disponibles en tirage gélatine en édition limitée, et voici notre préférée: une photo d'Enzo célébrant la victoire à la Coppa Acerbo 1935 avec les spectateurs, les mécaniciens et un Tazio Nuvolari buvant le champagne.



Rado Ceramica Automatic

2150 euros | rado.com

Les montres en céramique résistantes aux rayures Rado ont toujours été assez imperméables aux ravages du temps, mais cette élégante variante de la Ceramica, revisitée par le designer industriel Konstantin Grcic, va sans doute mieux vieillir que les autres.

166 MM au 1/8 par Karsten Schmidt

3400 euros (env.) | revilclassicmodels.co.uk

Une reproduction parfaite du châssis 0008M qui est devenu en 1949 la première Ferrari à remporter Le Mans.

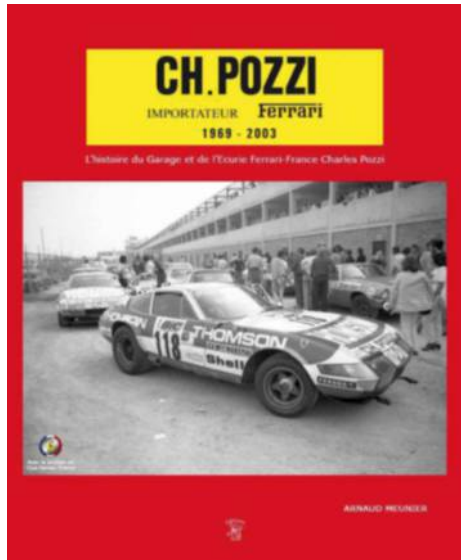
À 48 ans, Luigi Chinetti avait presque passé 23h à son volant, retenant la charge de la Delage D6S-3L d'Henri Louveau tout en économisant un embrayage malade.



Ch. Pozzi

50 euros | ambook.fr

Ce livre référence écrit par le spécialiste Arnaud Meunier retrace la carrière de Charles Pozzi et celle de sa société, importateur officiel de Ferrari en France entre 1969 et 2003, mais aussi l'histoire de chaque châssis engagé en course par l'Écurie Ch. Pozzi Ferrari-France, de la 365 GTB/4 Competizione à la F40 LM.



Calendrier Ferrari Myth 2019 calendar

85 euros | raupp.com

Günther Raupp a encore passé la majeure partie de l'année à penser à la suivante: c'est son 35^e calendrier consacré à Ferrari.



Veste matelassée Scuderia

180 euros | ferrari.com

Cet ajout à la ligne de vêtements officiels Ferrari est léger, chaud et, si vous avez besoin d'être vu, également disponible en rouge vif Scuderia.



412P Scalextric

40,99 livres | scalextric.com

Les 6H de Brands Hatch disputées le 30 juillet 1967, représentaient la fin d'une longue attente pour les amateurs britanniques qui n'avaient pas assisté à un événement de telle importance depuis une décennie. La vue de voitures telles que la 412P de Maranello Concessionaires a dû être inoubliable. Peut-être qu'un cadre de Scalextric était dans le public ce jour-là...



Poster 308 GTB par Simon Britnell

À partir de 49 livres | historiccarart.net

Voici ce qui ressemble à du Azzuro - l'une des couleurs qui allaient bien mieux à la 308 dessinée par Fioravanti que le traditionnel Rosso Corsa. Simon Britnell est un homme de goût doublé d'un artiste très talentueux.



LA JAGUAR XJ
A 50 ANS

• TOUTES LES GÉNÉRATIONS À L'ESSAI
• LES EXPERTS PARLENT

6,90 € | N°41 NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

Octane

Octane
L'ESSENCE DE LA PASSION

70 ans de
PORSCHE

- Au volant de 4 monstres sacrés
- Une saison en 917
- Les dernières bonnes affaires...



356 N°1 L'essai exclusif de la première Porsche

BEL/LUX : 7,90 € - ESP/IT/PORT. CONT. : 7,90 €
DOM/S : 7,90 € - CH : 11,80 FS



TOUS LES 2 MOIS
EN KIOSQUE

AUTOFFICINA

Les plus belles Ferrari sont chez Cecil Cars **Page 114**

La 360 Challenge Stradale de Daniel **Page 118**

Nos conseils pour acheter une F355 **Page 120**

L'actualité du marché **Page 128**



LE MARCHAND DE PLAISIR

Cecil Cars entretien et vend les voitures des années 50 à 80. Toutes les voitures, et pas que les anglaises, que l'on se le dise!

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS YANNICK PARROT



Un spécialiste des Anglaises dans Enzo ? Il doit y avoir erreur... Et pourtant, lorsque nous poussons le portail du garage, nous sommes accueillis par une 512 BB et une 365 GTB4 rutilantes. Les Ferrari – et les Italiennes en général – sont nombreuses dans le showroom et les ateliers : là une autre BB, ici deux 250 GTE qui tiennent compagnie à une 365 GT 2+2, accompagnées de deux Fiat Dino roadster et d'une 328. À l'atelier, une autre Daytona attend de retrouver son moteur, alors qu'en carrosserie, c'est une Maserati Ghibli qui reprend patiemment vie après un choc frontal.

Cecil Cars est une aventure familiale, initiée par Pierre Collin à la fin des années 70, accompagné de sa femme Isabelle – fille d'un agent Jaguar. Ce qui a commencé comme une passion est devenu une référence dans le milieu des voitures anciennes. En 2008, c'est son fils, Charles, qui a commencé à reprendre l'affaire et c'est lui qui nous en fait visiter les locaux aujourd'hui.

« Oui, notre cœur de métier ce sont les Anglaises, avoue-t-il, mais nous entretenons des Italiennes depuis toujours. Ce sont des autos qui ont pleinement intégré notre entreprise il y a une douzaine d'années, profitant de l'expérience de mon père pour trouver des voitures rares. Nous venons de vendre une

275 GTB à 4 arbres à cames – la version la plus rare – française d'origine. Notre spécialité est de trouver des voitures rares. La Daytona que vous venez de voir est française d'origine et en peinture d'origine, la 512BB carbu est une deuxième main depuis 1986. »

Chez Cecil Cars, l'entretien et la vente sont intimement liées, la société vend une cinquantaine de voitures par an et lorsque le marché est plus calme, c'est l'atelier de mécanique – qui emploie 17 personnes –, toujours complet, qui maintient l'activité. Depuis quelques mois le marché reprend assez fort, et il y a de plus en plus de véhicules dans le showroom. « Nous avons vendu de très belles pièces dernièrement : deux Daytona, une BB 512, une Lancia Flavia 2000 et une Stratos. Il faut s'attendre à ce que les prix remontent sur certaines voitures rares. »

Charles Collin nous explique que le cours de la Bourse a un impact direct sur son activité de vente : « Quand la bourse chute à l'international, la valeur refuge devient la voiture de collection, et quand elle remonte, les gens qui ont gagné de l'argent réinvestissent dans le plaisir, ce qui me concerne de nouveau. Il n'y a que quand la bourse est stable que l'activité est creuse! ». Lorsque nous lui demandons s'il existe encore des

« Avec les Italiennes, attention aux faussaires qui inventent un historique avec de vraies-fausses factures anciennes »





Ferrari dans lesquelles investir aujourd'hui, il note que « le seul investissement qui en vaille la peine est celui qui vous donnera du plaisir. Pour le reste, il n'y a pas de secret: il faut choisir un objet rare, avec un maximum d'informations sur le véhicule et se méfier, spécialement avec les Italiennes, des faussaires qui, comme dans l'art, ont su recréer des historiques à travers de petits garages qui ont fermé dans les années 50 à 80, avant que tout soit informatisé, en créant de nouvelles factures. Rien de plus simple que d'écrire à la main sur un papier et de le laisser vieillir! Il ne faut pas se fier qu'au dossier, mais aussi à l'état général et à l'expertise d'un professionnel. Prendre des compressions, mesurer des épaisseurs, la pression d'huile... Ça vaut tous les dossiers du monde! ».

Ce n'est donc pas un hasard si le slogan de Cecil Car indique "Investissez dans votre plaisir". « On se fait autant plaisir avec une voiture à 5000 euros, si elle est bien entretenue, qu'avec une voiture à 500000 euros. Ce qu'il faut, c'est avoir le bon objet qui vous corresponde, que vous allez apprécier. »

L'une des spécialités de Cecil Cars, c'est la sellerie, une passion personnelle de Charles Collin. « Jeune, j'allais apprendre la sellerie plutôt que la mécanique. » Trois selliers travaillent à temps plein et tout est taillé sur mesure dans les ateliers, les capotes en alpaga, les selleries en cuir, les mousses, les cartons de portes, les moquettes...

La demande porte-t-elle sur l'origine ou sur de la personnalisation? « Le dessin est quasi systématiquement original, les matières ne le sont pas forcément. J'aime travailler le cuir. Ce qui coûte cher, ce n'est pas la matière, mais la main-d'œuvre. Un bon simili coûte 80 euros le mètre-carré, un bon cuir 120 euros – la différence est infime dans le prix global d'une restauration. Sur les Ferrari, nous faisons peu de personnalisations parce que

les selleries étaient déjà très bien faites avec des ensembles complets en cuir. C'étaient des voitures qui valaient cher à l'époque, alors que dans les Anglaises on améliore plus souvent dans le détail. »

Concernant l'état d'origine, Charles Collin confesse avoir deux visions: « D'une part j'aime une voiture qui est complètement dans son jus, avec une technique en parfait état, voire améliorée. La patine, ça ne se refabrique pas, contrairement à la mécanique. Mais s'il faut restaurer, où se situe l'état d'origine? La Rolls à fleurs des Beatles vaut-elle plus cher avec ses fleurs ou dans sa couleur d'origine? Belmondo avait commandé une 275 blanche qu'il a trouvée horrible et fait immédiatement repeindre en bordeaux lorsqu'il l'a vue chez Pozzi – quelle est sa couleur d'origine? Je suis pour la personnalisation et l'amélioration, à condition de conserver quelque part les pièces d'origines du véhicule. »

« Mon maître mot, c'est de toujours donner du plaisir. J'installe beaucoup de directions à assistance électrique à mes clients. Pensez au monsieur de 70 ou 80 ans pour qui rentrer ou sortir de son parking devient laborieux. Une direction électrique, ça ne se voit pas, alors pourquoi se priver d'un confort d'utilisation qui donne la possibilité de rouler plus souvent pour si peu! ». Des boîtiers qui se montent parfaitement sur les Ferrari anciennes. À bon entendre. 📍

Cecil Cars
31 rue de Bizon, Olainville
Tél.: 01 64 90 21 70
cecil-cars.com

Ces deux pages, sens horaire
L'intérieur de cette 250 GTE 2+2 a été restauré par Cecil Cars il y a 5 ans. Une 512 BB avec sa roue de secours d'origine. Une Daytona attend son moteur. Trois artisans s'affairent en sellerie pour créer sièges, moquettes, capotes...



« Le seul investissement qui en vaille la peine est celui qui vous donnera du plaisir »



Collection privée

Daniel collectionne les voitures radicales comme d'autres les œuvres d'art. Et il a réuni dans son garage l'un des trios de Ferrari les plus vénérés.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS YANNICK PAROT



C'EST UN GARAGE pas comme les autres. Pour nous permettre de prendre nos photos, Daniel a sorti sa McLaren 675LT Spider et sa Porsche 997 GT3 RS 4.0 alors que les 991 GT3 RS et GT2 RS sont restées sous bâche. Nous ne sommes pas venus pour elles, mais pour un trio qui a tout d'une sainte trinité: une 360 Challenge Stradale, une F430 Scuderia et une 458 Speciale se partagent les meilleures places, avant d'être rejointes d'ici peu par une 488 Pista. La 360 CS polarise toute notre attention tant son état est irréprochable – lorsque Daniel l'a achetée, elle sortait d'une collection et n'affichait que 128 km au compteur, un chiffre qui n'a guère évolué depuis. « Celle-ci est ma troisième 360 CS, explique-t-il. Avant, j'ai eu deux 348ts, ce n'était pas du tout le même type de voitures. Elles étaient compliquées à conduire, il fallait bien faire chauffer la boîte avant de pouvoir passer les rapports normalement. Je suis tombé amoureux de la CS, de sa sonorité, de son intérieur dépouillé, de son ambiance course... »

« J'ai vendu ma seconde CS à un passionné italien qui s'appelait Rocco. Il est allé la chercher chez un autre Rocco, propriétaire d'un garage à St-Maur où je la faisais entretenir. C'était un vendredi, il pleuvait un peu, il allait sur Lyon. Comme il avait une Porsche 911 Carrera 4S, je lui ai dit "Rocco, fais attention, n'appuie pas sur le bouton Race. Attends de la prendre en main avant de t'amuser". Sur la route il m'appelle et me dit qu'il est retombé en enfance, que tout est fabuleux; il me remercie encore. Le lundi, il me rappelle: il n'est jamais arrivé chez lui – peu de temps après son coup de fil, il a fait quatre tonnes! Il est reparti à Rome en acheter une autre, qu'il a toujours, et nous sommes restés amis. »



Daniel avoue n'être intéressé que par les versions radicales d'un modèle. « J'essaye d'avoir des autos marginales, qui sortent de l'ordinaire. Les Ferrari, oui, mais pas toutes les Ferrari, et les V8, pas les V12. Je suis un peu maniaque, si la voiture en question a fait du circuit, je n'en veux pas. Certains me disent qu'une voiture, ça doit être marqué, ça doit avoir du caractère, mais ce qui m'intéresse c'est l'objet, comme d'autres achètent des tableaux et les accrochent au mur. Je ne veux pas forcément rouler et m'éclater avec, j'aime posséder l'objet, le fait qu'il soit là, dans mon garage. » Mais pourquoi en avoir acheté une troisième? « La CS m'a manqué. C'est une voiture que je trouve très photogénique, alors à chaque fois que j'en vois une en photo, je craque. J'ai trouvé celle-ci en Angleterre, chez un commissaire-priseur, et j'ai fait une offre avant la vente. Aujourd'hui, on m'en propose beaucoup plus. J'hésite. On me dit que si je la vends, jamais je n'en retrouverai une autre dans cet état. Avoir réussi

à réunir les trois modèles spéciaux c'était un but, et la Pista va compléter le lot. »

Quel regard porte-t-il sur ces quatre voitures? « Je trouve la 458 Speciale très réussie. C'est une très bonne "Porsche" signée Ferrari. Elle va devenir une valeur sûre dans les années à venir – et cela se voit déjà sur sa cote. La Pista roulera beaucoup plus vite, mais est-ce qu'on va le ressentir à son volant? À la conduite, la Scuderia est très radicale, plus que la Speciale. Quant à la Stradale, c'est tout simplement une brute. »

Sa Challenge Stradale est absolument immaculée, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur et que sous son capot. On la croirait tout juste sortie de l'usine, comme si elle n'avait jamais parcouru le moindre mètre dans le monde réel. « Elle a les bonnes options: les bandes italiennes peintes et non pas autocollantes, comme sur beaucoup de modèles; l'intérieur en Alcantara rouge et noir, comme sur le modèle de présentation, mais pas de vitres en Lexan – je n'aime pas ça et elles sont fragiles; les étriers rouges au lieu de noir; le harnais... Et puis, elle est neuve! »

L'entretien est forcément léger: « La vidange, les courroies à changer... Les pneus sont encore d'origine – ils sont numérotés – pour justifier son faible kilométrage. Sur la Speciale, l'entretien est compris pendant sept ans dans le prix d'achat. Je le fais à Levallois chez Pozzi, mais ce n'est pas toujours facile car l'atelier est quasiment à Paris. Je préférerais qu'il soit plus loin en banlieue, qu'on ne soit pas obligé de prendre la périphérique dans les embouteillages... » La prochaine étape, c'est la Pista, mais Daniel avoue

qu'après, il s'arrêtera là. Il espère vendre la McLaren, qui n'était pas à son goût, pour laisser un peu de place à la nouvelle venue dans son garage. « Maintenant on peut suivre l'évolution de la fabrication de la voiture en photos sur le site My Ferrari. Sur la première que j'ai reçue, elle était en carrosserie nue. Sur la dernière, elle était sortie de peinture, avec les protections sur les côtés, prête à aller sur la chaîne de montage. J'attends sa livraison pour fin 2018, début 2019. Je l'ai choisie dans la même configuration que ma Speciale, avec des jantes couleur or. »

Un dernier conseil pour celui qui souhaiterait acheter une 360 Challenge Stradale? « Attention, c'est brutal! Elle ne se conduit pas comme une 458, elle demande plus de pilotage. Il faut surtout prendre garde au bouton Race qui enlève une partie des assistances et la rend très joueuse. Sinon, c'est une très bonne voiture, et une voiture fiable – on en voit avec 60 000 km sur le marché. Sans compter son intérêt en collection. » ❶

Les fans de Ferrari sont tombés fous amoureux de la F355 quand elle est apparue en 1994 - et elle peut toujours provoquer cet effet aujourd'hui.

TEXTE PETER TOMALIN | PHOTOS GRAYPAUL



FIÈVRE ROUGE



Ferrari avait vraiment besoin de la F355. Le milieu des années 90 était tout sauf un âge d'or pour la marque. La production de la F40 venait de s'achever et la meilleure voiture de la gamme était probablement la 456 GT, qui était avant tout une Grand Tourisme. Le reste du catalogue était constitué de la mal fagotée Mondial, de la 512 TR – charismatique mais âgée – et de la 348. Ah, la 348... En vérité, elle n'a jamais été aussi mauvaise que ce que les experts de comptoir (et leurs équivalents sur Internet) voudraient bien vous faire croire.

Elle s'est bien vendue et elle s'est améliorée en évoluant, mais les premières voitures pouvaient se montrer délicates à la limite. Elle n'était pas aussi jolie que la 328 qu'elle remplaçait, mais surtout elle semblait anachronique comparée à la nouvelle Honda NSX.

La NSX prouvait qu'une supersportive à moteur central pouvait être sophistiquée et utilisable, tout en étant exotique et désirable. Clairement piqué à vif, Ferrari accéléra le développement de la remplaçante de la 348 – la 355.

Quelques modifications de son design ont transformé la 348 en 355. Les dimensions et la silhouette évoluaient à

peine, tout était dans les détails. Les courbes étaient de retour, des prises d'air sculptées remplaçaient les ailettes, et il y avait quatre feux ronds classiques sous un arrière subtilement relevé. C'était – et c'est toujours – l'une des Ferrari les plus attractives.

La F355 était bien plus qu'un simple restylage. Sous le capot moteur se trouvait un V8 3,5 litres considérablement revu, avec 5 soupapes par cylindres (d'où le nom), capable de prendre 8500 tr/min grâce à des pistons et à un vilebrequin allégés, et développant 380 ch (soit 109 ch au litre, le rendement le plus élevé à l'époque pour un moteur atmosphérique, McLaren F1 comprise). Ce moteur excitant était accouplé à une nouvelle boîte de vitesses manuelle à 6 rapports qui utilisait les mêmes composants que celle de la 456. Les performances étaient annoncées à 4"7 au 0 à 100 km/h, avec une vitesse de pointe de 295 km/h – une sacrée amélioration, comparées aux 5"6 et 275 km/h de la 348.

Pour répondre à ceux qui trouvaient la 348 peu sophistiquée, le châssis fut équipé d'amortisseurs à gestion électronique alors que la direction gagnait une assistance, une autre première pour une petite Ferrari. En 1997, après trois ans



Ci-dessus et à gauche

L'attrait des lignes Pininfarina ne vieillit pas. La carrosserie mélange acier et aluminium – il faut vérifier en priorité l'endroit où les arcs-boutants rejoignent le haut des ailes arrière. L'habitacle est beaucoup plus simple que sur les Ferrari modernes. Les premières voitures étaient toutes manuelles. La transmission F1 à palettes est apparue en 1997.



de production, la F355 fut aussi la première Ferrari à recevoir une transmission "F1" à palettes, qui inaugurerait une nouvelle ère de plus grande synergie entre les voitures de route et de circuit. Une version GTS proposait un toit "targa" amovible et, à partir de l'été 1995, une version Spider décapotable fut disponible. Les deux sont très désirables et ont leurs propres charmes, mais la berlinette reste le choix du puriste.

De bien des façons, la F355 est la dernière des Ferrari à moteur central à l'ancienne, avec une structure majoritairement en acier et quelques panneaux extérieurs en aluminium, alors que sa remplaçante et les voitures suivantes sont essentiellement construites en aluminium avec de plus en plus de fibre de carbone.

Deux zones sont particulièrement sensibles à la corrosion, d'après Dean Pallett de Graypaul Nottingham. « Il faut porter une attention particulière au berceau qui supporte le moteur et vérifier la carrosse-

rie arrière, là où les arcs-boutants de pavillon rencontrent les ailes arrière. »

La première est la plus sérieuse, il faut mettre la voiture sur une rampe et déposer le carénage pour avoir une vue d'ensemble. La seconde est causée par la réaction entre l'acier et l'aluminium, et la plupart des voitures ont connu plusieurs rectifications au cours de leur vie. « Si vous voyez des cloques, il faut s'en occuper. Sinon, vérifiez les endroits habituels – les bas de caisse, les passages de roues, et tout ce qui peut recevoir des impacts de gravillons. »

Le V8 3,5 litres ne pose que peu de problèmes mécaniques si l'entretien est respecté. Ce qui veut dire une révision annuelle et un changement de courroie tous les trois ans. Heureusement pour le bien-être des mécaniciens et le portefeuille des propriétaires de F355, en modifiant le V8, Ferrari est passé des cames suiveuses aux poussoirs hydrauliques auto-ajustants.

**C'était
– et c'est
toujours –
l'une des
Ferrari
les plus
attractives**



Un entretien de base coûte dans les 800 euros; celui avec la dépose moteur pour changer la courroie, environ 2400 euros. Certains spécialistes peuvent proposer de changer la courroie sans déposer le moteur, mais le grand avantage de le faire est de pouvoir vérifier tout problème naissant – des fuites d’huile ou d’eau par exemple –, inspecter le berceau arrière, et de faire toutes les réparations nécessaires.

Notez que le système de gestion moteur Bosch a changé en 1996. Les premières voitures équipées du M2.7 ont une réponse de l’accélérateur plus brutale, les suivantes équipées du M5.2 sont plus douces, mais certains disent qu’elles sont également moins puissantes.

L’usure prématurée des guides de soupapes est un problème qui affecte les premières voitures. Dans la plupart des cas ceux-ci ont été remplacés par des guides du type plus récent, mais certaines voitures très faiblement kilométrées peuvent encore avoir ceux d’origine. « *Un bon indice est un nuage de*

fumée en s’élançant après être resté longtemps au ralenti », indique Dean.

Une vérification des compressions et un test de fuites vous épargneront bien des problèmes. Le même test révélera si la voiture souffre d’un autre souci assez commun sur les F355: des fissures du collecteur d’échappement. « *Cela dit, en voyant plusieurs voitures, vous devriez pouvoir reconnaître la différence à l’oreille !* »

Si ce problème est ignoré, les soupapes peuvent brûler. Un collecteur de remplacement coûte dans les 1000 euros, plus l’installation; remplacer le tout peut donc coûter plus de 3500 euros. Puisque l’on parle de l’échappement, les catalyseurs ont tendance à casser, une autre dépense majeure potentielle, à environ 1700 euros par côté, plus la main-d’œuvre. Un résidu poudreux blanchâtre sur les sorties d’échappement ou un rôle à l’échappement indiquent le problème.

Que la commande soit manuelle ou à palettes, la boîte est essentiellement la même

et elle ne pose en soi que très peu de problèmes. Le système F1 utilise un simple embrayage sec et une activation électrohydraulique. Il peut être coûteux à réparer: jusqu’à peu, il fallait acheter une unité complète, ce qui était incroyablement onéreux, mais il est maintenant possible d’acheter des composants individuels, comme les valves, ce qui rend les dépenses plus raisonnables.

Il est toujours important de s’assurer que la boîte fonctionne comme elle devrait, avec de passages de rapports propres et nets, aussi bien en mode auto qu’en manuel. Vérifiez aussi qu’il n’y a pas de fuites: il faut regarder sous la voiture du côté gauche, derrière le pare-chocs arrière.

Les embrayages durent généralement 30 000 km avec la transmission manuelle et 25 000 km avec la F1, plus si vous faites beaucoup d’autoroute. Avec la F1, un agent ou un spécialiste avec un outil de diagnostic peut vous dire son niveau d’usure. Un embrayage neuf coûte entre



***Une berlinetta
avec la
transmission
manuelle est
le choix
de puristes et
sans doute
celle qui sera
la plus
recherchée***

1500 et 1700 euros, alors mieux vaut le savoir.

La plupart des pièces de suspension – les triangles, les rotules, les bagues, etc. – ne posent que peu de problèmes, si ce n'est l'usure habituelle. Les amortisseurs ont tendance à fuir et il y a aussi des pannes électroniques, mais au lieu d'avoir à les changer, on peut maintenant les reconditionner pour environ 500 euros pièce, ce qui est bien moins dispendieux qu'avant. Passer entre les modes Confort et Sport durant l'essai devrait permettre de détecter tout problème majeur, l'allumage d'un témoin lumineux indiquant qu'un actuateur a lâché.

« Nous vérifions également le jeu de la direction ainsi que les fuites de cette dernière, car la réparation demande beaucoup de travail, indique Dean. Les jantes sont en alliage de magnésium et nous vérifions l'absence de corrosion et de fissures autour des boulons. »

Concernant les pneus, la plupart des propriétaires optent pour les Pirelli P Zero, comme à l'origine et toujours facilement disponibles.

Dans l'habitacle, le plus gros problème récurrent est le revêtement autour du levier de vitesse, des poignées de portes et des buses d'aérations qui devient collant si on utilise du liquide de nettoyage. Mis à part cela, l'intérieur vieillit bien.

Alors, laquelle acheter ? Une berlinetta avec la transmission manuelle est le choix des puristes et sans doute celle qui sera la plus recherchée dans les années à venir. Les plus beaux exemplaires se négocient à plus de 100 000 euros, alors que le gros de l'offre tourne autour des 80 000. La plupart des experts s'accordent à dire que cette valeur va doucement monter dans les années à venir, mais aussi que le plaisir de posséder une F355 ne se compte pas en euros... **1**



F355 berlinetta

MOTEUR V8 3496 cm³ **PUISSANCE** 380 ch à 8250 tr/min **COUPLE** 363 Nm à 6000 tr/min
TRANSMISSION manuelle à 6 rapports / F1 manuelle robotisée, propulsion, différentiel à glissement limité
SUSPENSION Av et Ar: double triangulation, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs électroniques, barre antirollis
FREINS disques ventilés Av: 300 mm, Ar: 310 mm, ABS **JANTES** 7,5 x 18" **PNEUS** Av: 225/40 ZR18, Ar: 265/40 **POIDS** 1350 kg (à sec)
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 3,55 kg/ch (à vide) **0 À 100 KM/H** 4"7 (annoncé) **VITESSE MAXI** 295 km/h (annoncée)
PRIX NEUF 735 000 FF en 1994 (146 000 euros, avec l'inflation) **COTE ACTUELLE** 80 000 - 100 000 euros

Ce que les essayeurs en disaient à l'époque

« Je pousse la boule en alu poli en avant, le levier s'enclenche avec le "clac !" habituel, l'embrayage prend en douceur et nous nous dirigeons vers le circuit. Le levier a un toucher typiquement Ferrari - légèrement rêche et avec une précision sans faille - mais il est plus court et plus léger, alors que l'embrayage est assez lourd mais parfaitement amorti. Quelques tours d'installation montrent le bon dosage de la direction et à quel point le moteur est volontaire et pas caractériel pour un sou. Mais fini de se promener, la zone rouge à 8500 tr/min attend. Pied sur les gaz à bas régime en 3e et le grondement

profond est rapidement remplacé par un hurlement qui devient encore plus féroce lorsque l'aiguille dépasse les 6000 tr/min. Autour de Fiorano, elle travaille avec une grande subtilité: comment se fait-il qu'elle ne plonge pas au freinage? Pourquoi le nez ne se soulève-t-il pas et la direction ne s'allège-t-elle pas en sortant à l'accélérateur des virages? Et pourquoi la F355 ne m'éjecte-t-elle pas hors-piste comme la plupart des voitures à moteur central, quand je tourne sur les freins et relâche trop tôt la puissance? Cela doit venir de la suspension électronique. D'autres systèmes similaires

sont soit indétectables, soit trop évidents, ou encore provoquent des réactions bizarres. Celui-ci semble fonctionner. Dans l'une des épingles en 2e, j'écrase l'accélérateur trop tôt, juste pour voir. Cela illustre à quel point la F355 est amicale et inspire la confiance. La puissance fait décrocher l'arrière de façon naturelle et juste ce qu'il faut de contrebraquage l'équilibre. Tout sauf une claque dans la figure. Honda n'est plus le seul à produire une supersportive à moteur central facile à conduire. Je prendrai ma F355 en jaune, merci. » - *Performance Car*, août 1994

Fiorano Racing



SPÉCIALISTE FERRARI

ENTRETIEN • RÉPARATION • VENTE
FERRARI & MASERATI



TOUTE NOTRE ACTUALITÉ SUR
WWW.FIORANORACING.FR

RETROUVEZ-NOUS SUR NOTRE PAGE FACEBOOK



Venez rencontrer notre équipe et
découvrir notre atelier à 25 mn de Paris

23 avenue des 3 Peupliers • 78180 MONTIGNY LE BRETONNEUX
Tél : 01 61 38 28 10 • Fax : 01 61 38 28 11



Du bon, du moins bon et... du bizarre

ALORS QUE LA GTO BAT LES RECORDS, LE BREAK 330 RISQUE D'ÊTRE PLUS DIFFICILE À VENDRE.

TEXTE CHRIS BIETZK | PHOTO ERIK FULLER / RM SOTHEBY'S

NOUS AIMERIONS BIEN nous imaginer comme des chasseurs de scoops dans la grande tradition du journalisme, mais nous avons conscience que nos lecteurs n'ont pas besoin d'un magazine trimestriel publié fin novembre pour leur dire ce qui s'est passé en août. Vous savez déjà que la 250 GTO châssis 3413GT est devenue la voiture la plus chère, vendue aux enchères à Monterey par RM Sotheby's 48 405 000 dollars.

Nous n'allons pas analyser ce résultat trop longtemps, puisque ce chiffre correspond aux récentes transactions de GTO et était quelque peu prédestiné: ceux qui ont parcouru les lourdes pages du catalogue ont remarqué qu'un prix minimum avait été garanti pour 3413GT.

Il n'y avait pas tant de certitude avec les autres "grandes" Ferrari proposées à Monterey. Lors des vacances RM, Gooding & Co et Bonhams, on comptait parmi les invendues une 166 MM/195 S Berlinetta, une 375 America Coupé, une 250 MM, une paire de 250 SWB, une 250 GT Série II Cabriolet, une 275 GTB/C, une 365 GTB/4 NART Spider Competizione et une 288 GTO, toutes estimées entre 2 et 14 millions de dollars.

En comptant celles proposées par les autres maisons lors de la semaine de Monterey, Hagerty a calculé un taux de vente pour les Ferrari de



Cette voiture unique n'a logiquement pas été au goût de tous

incertain lié au Brexit n'a pas aidé, mais les enchérisseurs sont notablement restés immobiles au moment de lever la main pour une F12 Berlinetta, puis une 488 GTB 70^e anniversaire ou une 599 GTO. Des sportives similaires d'autres constructeurs ont également connu des difficultés, et lors de la vente Bonhams de Goodwood (généralement plus frileuse) 3 jours plus tard, nul ne fut intéressé par les deux LaFerrari proposées. À peine un an plus tôt, bien des collectionneurs "opportuns" voyaient dans ces hypercars neuves en série limitée un investissement infaillible, il semblerait que ce marché se soit un peu essoufflé. Après quelques mois mitigés pour les amateurs de Ferrari, il sera

fascinant de voir comment se dérouleront les dernières ventes de l'année, et notamment un lot très particulier qui a attiré notre attention: la 330 GT 2+2 Shooting Brake.

Ce break unique a été présenté au Salon de Turin 1968 et est peut-être la Ferrari la plus distinctive jamais assemblée; et comme on peut s'en douter, elle n'était pas au goût de tous. Luigi "Coco" Chinetti Jr fut responsable de sa création, il admit plus tard s'être « *fait incendier pour cette voiture* ». Chinetti a fait assembler la carrosserie par Vignale, mais le dessin a été réalisé par Bob Peak, un célèbre illustrateur américain. Peak n'a pas seulement retravaillé la 330 GT, aux lignes signées initialement par Tom Tjaarda, il l'a complètement modifiée et le Shooting Brake ne partage pas un seul panneau de carrosserie avec la voiture d'origine.

Quoi qu'on puisse penser de cette transformation, elle a été indiscutablement réalisée avec beaucoup de soin et la voiture a été restaurée dans les années 90 avec les mêmes exigences. C'est l'une de nos Ferrari excentriques préférées, et nous ne pensons pas être les seuls: nous le saurons bientôt, le Shooting Brake doit être proposé par RM Sotheby's, sans réserve, au Musée Petersen de Los Angeles ce 8 décembre.

Ci-dessus et ci-dessous
La 250 GTO châssis 3413GT à quelques instants de devenir la voiture la plus chère vendue aux enchères, et la 330 GT 2+2 Shooting Brake ne la battra probablement pas.

ABONNEZ-VOUS

30€ 4 NUMÉROS
FRAIS DE PORT OFFERTS

Recevez Enzo chez vous
tous les trois mois
et ne ratez aucun numéro



Oui, je m'abonne à

Enzo

Ce bulletin est à découper ou à recopier, et à envoyer à l'adresse suivante:
NG Presse - 3 avenue du Maréchal Foch - 69006 Lyon - France

Abonnement France pour un an **30 euros**

Abonnement Étranger pour un an **40 euros**

MODE DE PAIEMENT

Par chèque à l'ordre de NG Presse Par **CB** via Paypal, vous recevez la demande de paiement par e-mail

NOM _____ PRÉNOM _____

ADRESSE _____ CODE POSTAL _____

VILLE _____ PAYS _____ TÉL. _____ E-MAIL _____

Comme un avion sans ailes

D'un châssis accidenté est née l'une des voitures de course les plus modernes du début des années 50.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ



Ci-dessous

La voiture au départ de la Mille Miglia 1951. La calandre a été dessinée au dernier moment, Enzo Ferrari ayant un radiateur trop grand. Debout derrière la voiture, en costume sombre et moustache, Giannino Marzotto



Le Comte Giannino Marzotto peut être considéré comme l'un des clients les plus importants de Ferrari au début des années 50. Son père est à la tête d'un empire textile et lui et ses 3 frères ont possédé une vingtaine de Ferrari – échangeant entre eux plaques d'immatriculation et papiers, ce qui rend leur historique bien peu limpide. Il a acheté en 1948 ce qui serait la 4^e voiture produite par la marque et a remporté les Mille Miglia 1950 (édition à laquelle les 4 frères participent) au volant d'une 195 S Berlinetta Touring, arrivant à Brescia dans un costume croisé brun assorti d'une cravate bleue, de la même couleur que sa voiture. Son frère Umberto a eu moins de chance dans l'épreuve : il est sorti de route si violemment avec sa 166 MM, que celle-ci s'est retrouvée littéralement coupée en deux. Les réparations tardant et Giannino souhaitant une voiture plus légère et plus aérodynamique, les Marzotto récupérèrent son châssis (n° O24/M/B) et confièrent la création d'une nouvelle carrosserie futuriste à l'artiste et designer Franco Reggiani. Le résultat, réalisé par la Carrozzeria Fontana, fut radical.

Sans montants, le pare-brise était maintenu en place par des câbles en acier

Elle fut surnommée "l'Uovo" (l'œuf) en raison de sa carrosserie inspirée par un fuselage d'avion, utilisant des panneaux de Peraluman (un alliage d'aluminium et de magnésium) appliqués sur un treillis tubulaire reposant sur le châssis. Sans montants, le pare-brise était maintenu en place par des câbles d'acier – et tant pis si la voiture n'était pas tout à fait symétrique. Au final, l'Uovo pesait 100 kg de moins que la 166 MM barchetta Touring, pourtant une référence.

Associée à un moteur de 212 Export, la voiture fut engagée aux mains de Giannino au Tour de Sicile 1951, puis à la Mille Miglia, quelques semaines plus tard – deux abandons malgré d'excellentes performances, suivis d'une victoire à la Coppa della Toscana. En 1952, elle reçut un moteur de 166 F2

aux spécifications 195, mais abandonna encore à la Mille Miglia (Guido Mancini / Adriano Ercolani). L'année suivante elle retrouva un moteur de 212, mais ne participa pas à la Mille Miglia 53 : Enzo Ferrari confia une 340 MM Spider à Giannino Marzotto qui remporta avec celle-ci une seconde victoire dans la classique italienne.

L'Uovo s'exila alors au Mexique, sans doute pour une Carrera Panamericana à laquelle elle n'a finalement pas participé, puis continua sa carrière en Californie aux mains du pilote local Ignacio Lozano durant la saison 54. Elle changea de nombreuses fois de propriétaires (et connut plusieurs restaurations) jusqu'en 1986, date à laquelle elle retourna en Italie, où elle resta jusqu'en 2017, lorsqu'elle fut vendue par RM Sotheby's, à Monterey pour 4,5 millions de dollars. Son historique, sa carrosserie résolument avant-gardiste et la bienveillance d'Enzo Ferrari pour ce modèle considérablement modifié par son propriétaire en font un exemplaire à part dans l'histoire de la marque. Espérons que son nouveau propriétaire la conduise avec autant d'élégance que Giannino Marzotto le faisait.

CLOS DES GRIVES

CROZES HERMITAGE



DOMAINE
COMBIER

www.domaine-combier.com

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, CONSOMMEZ AVEC MODÉRATION

Padre[®]
Figlio

PERE+FILS+FERRARI

Provence

18-20 OCTOBRE 2019

REJOIGNEZ CETTE EXPÉRIENCE UNIQUE
INSCRIVEZ-VOUS !

+INFO → www.RadunoPadreFiglio.com