

# Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI



# DAYTONA

## SP3 LA NOUVELLE ICONA



L 16695 - 15 - F: 7,95 € - RD



BEL: 9€ • ITALIE: 9€ • LUX: 9€ •  
PORT-CONT 9€ • CH: 14 FS •  
DOM/S: 9.50€ • TOM: 1.460 CFP

## La BB de Bébel

Peur sur la ville!



### 365 GTC/4

Tout savoir sur la plus abordable des GT V12 classiques

### CAVALCADE

En immersion dans le plus attendu rendez-vous annuel

### MARANELLO

Week-end en Portofino M dans le fief de Ferrari

*Calendrier des ventes  
& événements* **2022**



**RÉTROMOBILE** /// 2-6 février, Paris

**VENTE DE PRINTEMPS** /// 27 mars, Paris

**TOUR AUTO OPTIC 2000,  
LA VENTE OFFICIELLE** /// 25 avril, Paris

**VENTE D'ÉTÉ** /// 26 juin, Paris

**VENTE DES JOURNÉES EUROPÉENNES  
DU PATRIMOINE** /// 17-19 septembre, Paris

**VENTE D'AUTOMNE** /// 28 novembre, Paris

**Contactez-nous pour inscrire votre automobile**

Paris : +33 (0)6 16 91 42 28 • +33 (0)7 60 78 10 18

Lyon : +33 (0)6 68 36 26 22 • [automobiles@aguttes.com](mailto:automobiles@aguttes.com)

# SOMMAIRE

Hiver 2022



## Bollettino

### 8 News

Daytona SP3

La nouvelle Icona rend un sublime hommage aux sports-prototypes de la fin des années 60.

### 14 BR20

La GT élégance

Une réalisation très particulière.

## Reportages

### 18 La BB 512i de Belmondo

Initiales Bebel

Une balade dans Paris avec la BB qui a appartenu au Magnifique.

### 28 812 Competizione

Terres inconnues

L'évolution ultime de la 812 repousse encore plus loin les limites du V12 Ferrari.

### 38 Officine Floravanti Testarossa

Retour vers le futur

Quand les technologies modernes donnent une seconde vie à une icône.

### 46 575 M contre Vanquish S

La dernière danse

Rencontre entre les deux dernières grandes GT à boîte manuelle.

### 56 500 Mondial

Sang Bleu

À la découverte d'une Ferrari de course dans un fabuleux état d'origine.

## La Vita Rossa

### 68 Road Trip

Maranello en Portofino M

Pèlerinage sur les terres sacrées de Ferrari, dans les lieux de culte de la marque.

### 78 Cavalcade

En immersion...

... dans le plus grand rallye Ferrari.



38



### 88 Événements

Enzo a aimé...

Le Tour Auto 2021 et le Zoute Concours d'Élégance.

### 92 Objets de désir

Horlogerie, livres, beaux objets...

Notre sélection pour les amoureux du beau.

## Autofficina

### 102 Visite

Carrosserie Lecoq Riviera

Les magiciens de la carrosserie effectuent de véritables miracles.

### 108 Guide d'achat

365 GTC/4

Tout savoir avant d'acheter la grande GT à moteur V12 sous-estimée.

### 116 Garage

Officine Valenti

Un Italien à Bruxelles.



### 122 Marché

Toute l'actualité des Ferrari

La collection Guikas a tenu ses promesses. Et tous les résultats et ventes à venir.

### 130 La Ferrari oubliée

408 4RM

Intrigantes voitures expérimentales.

# Edito

## Passage obligé



Je ne cesserai jamais d'être étonné par l'incroyable altruisme qui anime notre communauté de passionnés, et passer une journée à Maranello m'a rappelé à quel point le cœur de ceux qui sont animés par le Cheval Cabré bat d'une façon différente.

Ce pèlerinage doit beaucoup au hasard: un trou d'une journée dans l'emploi du temps d'un reportage en Italie, en compagnie d'un photographe... L'occasion était trop belle de foncer à Maranello et de se plonger dans l'ambiance de la ville autrement que dans le cadre défini de l'une des nombreuses présentations officielles à l'usine ou à Fiorano auxquelles nous avons régulièrement la chance d'assister.

C'est l'occasion de découvrir une ville aux deux visages tout aussi fascinants et passionnants: il y a le riche univers officiel de la marque et ses grands rendez-vous tels le musée Ferrari et le restaurant Cavallino, et le « off », le formidable bouillonnement des adresses des passionnés historiques, boutiques d'automobilia, garages, restaurants... Deux mondes qui parfois semblent incompatibles et se toiser avec une pointe de défiance: non, les grandes marques n'aiment pas sentir que leur histoire ne leur appartient pas entièrement, et non, les passionnés n'apprécient pas plus quand la modernité leur donne l'impression que leur monde leur glisse entre les doigts.

Mais c'est cet antagonisme qui fait toute la richesse de Maranello, une ville qui vibre d'un respect total pour toutes les facettes du mythe Ferrari, où l'on vous salue dans la rue lorsque vous vous promenez au volant d'un bolide de la marque, et où des gardiens du temple tels que Luca Fornetti ou Lello Apicella vous accueillent à bras ouverts pour partager un moment de passion commune.

Faire partie de cette communauté de passionnés est une grande fierté. Longue vie aux amoureux de Ferrari!

**Yan-Alexandre Damasiewicz**  
Rédacteur en chef

*L'occasion était trop belle de foncer à Maranello et de se plonger dans l'ambiance de la ville*

## Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

## NG PRESSE

### ÉDITEUR

Enzo est une publication coéditée par NG Presse, RCS Lyon 494 501 430, SARL au capital de 130 000 euros.

67 chemin de Crépieux - Bâtiment B  
69300 Caluire et Cuire

E-mail: [courrier@enzomagazine.fr](mailto: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

**Massimo Delbò, Julien Diez, Stéphane Geffray, Richard Maeden, Robert Louis Momine, Ben Oliver, Cédric Pinatel, Léo Prat, Luca Ragazzoni, Gautier Rossignol**  
Consultant **Cyrille Jaquinot**

Photographes

**G Benevuti, Kevin Van Campenhout, Nicolas Delpierre, Fred Falco, Gus Gregory, Evan Klein, Piero Martelletti, Denis Meunier**

Illustrateur édito **Rémi Jaquinot**

### ABONNEMENTS

E-mail: [abonnements@enzomagazine.fr](mailto:abonnements@enzomagazine.fr)

### DÉPARTEMENT PUBLICITÉ

Enzo est régi par NG Presse, 67 chemin de Crépieux - Bâtiment B 69300 Caluire et Cuire

Directeur commercial

**Nicolas Gourdol**

[regie@ngpresse.fr](mailto:regie@ngpresse.fr)

### SERVICE DES VENTES

MLP

[legendre@mlp.fr](mailto:legendre@mlp.fr)

Imprimé en France (Offset) par l'Imprimerie Mordacq, Rue de Constantinople, 62120 Aire-sur-la-Lys.

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.



Octane 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.

Octane 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. Octane is a registered Trademark of Felix Dennis.



**Pour vous abonner, rendez-vous en page 129**



**OFFICIAL  
FERRARI BODYSHOP**  
LECOQ PARIS & LECOQ RIVIERA

**LE MEILLEUR SOIN POUR VOTRE FERRARI. C'EST OFFICIEL.**

En tant que Carrosseries Officielles Ferrari, Lecoq Paris & Lecoq Riviera sont le premier choix lorsqu'il s'agit de prendre soin de votre véhicule.

Nos techniciens spécialement formés par Maranello assurent que la structure de votre Ferrari, ainsi que sa carrosserie et peinture sont parfaitement entretenus, permettant de maintenir la garantie du plaisir de conduite et ses plus beaux atouts esthétiques.

En effectuant une visite dans nos Carrosseries Officielles Ferrari, vous serez garantis que votre voiture aura un accès exclusif aux :

- Contrôles rigoureux et travaux de carrosserie réalisés par des techiciens experts
- Utilisation de pièces détachées d'origine Ferrari Genuine
- Derniers diagnostics et outils de Maranello

Notre équipe d'après vente est à votre disposition pour vous fournir son assistance et ses connaissances techniques – contactez nous dès aujourd'hui pour profiter des avantages que seul les centres de Carrosserie Officielle Ferrari peuvent offrir.

Lecoq Paris  
105 rue Casimir Perier  
95870 Bezons  
Tel. +33 1 34 11 34 11  
lecoq-paris.ferraridealers.com

Lecoq Riviera  
830 avenue de Saint Exupéry  
06210 Mandelieu la Napoule  
Tel. +33 4 22 46 02 02

ferrari.com

*Padre*  
*Figlio*®

PÈRES + FILS + 100% FERRARI

*Saint-Tropez*  
13-15 MAI 2022

INFORMATIONS+CANDIDATURES

[www.RadunoPadreFiglio.com](http://www.RadunoPadreFiglio.com)

# BOLLETTINO

Tous les secrets de la sublime Daytona SP3 **Page 8**  
BR20, l'élégante **Page 14**





# Mieux qu'une hypercar ?

RÉSERVÉE À UNE POIGNÉE DE COLLECTIONNEURS, LA NOUVELLE ICONA REFUSE L'ÉLECTRIFICATION ET EMBARQUE L'UN DES PLUS BEAUX MOTEURS DE L'HISTOIRE.

TEXTE CÉDRIC PINATEL | PHOTOS FERRARI

« Avec les autos de la série Icona, nous voulons rendre le leadership aux designers », nous confie le directeur du style de Ferrari, Flavio Manzoni, à l'occasion de la présentation de la Daytona SP3. Mais n'allez surtout pas croire que la nouvelle venue de la gamme spéciale du constructeur, la troisième après les Monza SP1 et SP2 de 2018, n'est qu'une LaFerrari recarrossée. Sa carrosserie seyante, rappelant un peu celle de la P4/5 dessinée par Pininfarina en 2006, mais avec beaucoup plus de muscles et de sophistication dans le détail, s'inspire librement des 330 P3/4 et autres 412P de compétition (celles-là même qui verrouillèrent le podium des 24 Heures de Daytona 1967, d'où son nom). Cette grosse

berlinette à toit targa, à l'expression particulièrement déroutante avec ses optiques semi-escamotables et ses moustaches sur la face avant, embarque surtout une mécanique qui ravira les puristes.

Si la monocoque carbone n'évolue pas par rapport à celle de la LaFerrari, elle fait l'impasse sur les appendices aérodynamiques mobiles de cette dernière (toujours pour faire plaisir aux designers). Curieusement, elle développerait pourtant « autant d'appui aérodynamique que la LaFerrari Aperta », soit 250 kg à 250 km/h. La Daytona SP3 oublie aussi le moteur électrique de la LaFerrari, celui-là même qui lui permettait d'atteindre 963 ch en puissance maximale et d'optimiser ses

accélérations à bas régime. Elle se concentre donc sur le seul V12, mais dans une version différente: plutôt que le bloc 6,3 litres de 800 ch installé dans la LaFerrari, elle préfère le moteur 6,5 litres retravaillé de la récente 812 Competizione avec ses pièces mobiles allégées au maximum. Au lieu des 830 ch de cette dernière, la puissance grimpe même à 840 ch grâce à une cartographie adaptée à son nouveau positionnement central arrière (plus pratique pour les circuits d'admission et d'échappement). Rappelons que ce moteur atteint sa puissance maximale à 9250 tr/min et qu'il ne rupte qu'à 9500 tr/min. Nous vous laissons imaginer le potentiel sonore d'une telle configuration.





## N'allez surtout pas croire qu'il s'agit juste d'une LaFerrari recarrossée

Ferrari annonce 1485 kg à sec sur la balance, un 0 à 100 km/h abattu en 2"85 et un 0 à 200 km/h expédié en 7"4. Soit environ 4 dixièmes de moins qu'une LaFerrari Aperta bien aidée en ligne droite par son moteur électrique de 163 ch. Une SF90 Stradale moderne, forte de sa

mécanique hybride ultra-sophistiquée de 1000 ch et de sa transmission intégrale, réalise le même exercice en 6"7. Cette dernière battrait aussi la Daytona SP3 à plates coutures au chrono sur circuit, avantagée par ses pneus semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2R. Comme la

LaFerrari, la SP3 se contente de Pirelli P Zero Corsa au profil moins radical. « À Fiorano, la Daytona SP3 est légèrement plus rapide que la LaFerrari Aperta », nous précise l'un des communicants de la marque sur les lieux de la présentation. « Sur un circuit rapide



« Vous ne pouvez pas acheter une Daytona SP3 sans avoir une Monza dans votre garage »



comme Monza, en revanche, la LaFerrari conservera probablement un léger avantage grâce à sa puissance supérieure ». Installé au volant de l'exemplaire rouge dévoilé sous nos yeux en Toscane, nous découvrons une position de conduite de vraie voiture de course. Les très beaux baquets bleus sont fixes et moulés dans la monocoque carbone, comme dans une LaFerrari. Mais on remarque une planche de bord plus moderne, proche de celle d'une SF90 Stradale. Il faut régler le pédalier et le volant pour trouver la bonne position et, derrière la tête des deux occupants, un petit appendice en carbone est là pour limiter les remous dans l'habitacle. Avec 599 exemplaires prévus, la Daytona SP3 restera à peine moins rare que la LaFerrari (écoulée à 500 coupés et 201 roadsters Aperta). Mais comme pour les Monza SP1 et SP2 distribuées à 499 unités, il fallait pouvoir prouver sa loyauté au constructeur pour espérer obtenir l'un des bons de commande (tous signés depuis

longtemps). « Vous ne pouviez pas acheter une Daytona SP3 sans posséder une Monza SP1 ou SP2 dans votre garage », expliquent les hauts responsables de Ferrari. Il se trouve que contrairement à la Monza, non conforme sur certains marchés, la Daytona SP3 profite d'une homologation mondiale. Les clients des pays où cette Monza n'était pas vendue auront peut-être plus de facilités à obtenir une SP3, puisqu'ils se retrouvent exemptés de cette obligation. La nouvelle Icona de Ferrari s'affiche en Italie au tarif de 2 millions d'euros tout ronds. La LaFerrari, qui était vendue neuve à 1,3 million d'euros, dépasse actuellement les 3 millions sur le marché de la collection. Voilà qui laisse augurer un excellent investissement, espérons juste que ses futurs propriétaires sauront honorer comme il se doit cette nouvelle Ferrari à la fiche technique époustouflante, presque anachronique en ces temps où les supercars modernes deviennent toutes hybrides ou électriques. **P**

### Daytona SP3

**MOTEUR** V12, 6 496 cm<sup>3</sup>  
**PUISSANCE** 840 ch à 9 250 tr/min  
**COUPLE** 697 Nm à 7 250 tr/min  
**TRANSMISSION** F1 à double embrayage à 7 rapports, propulsion, e-Diff 3.0  
**SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs, barre antiroulis. Ar: multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs, barre antiroulis.  
**FREINS** Disques carbone/céramique Av: 398 mm Ar: 380 mm. ABS, EBD  
**ROUES** Av: 9,5 x 20", Ar: 12,5 x 21"  
**PNEUS** Av: 265/30 ZR 20. Ar: 345/30 ZR 21  
**POIDS** 1485 kg  
**RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 1,77 kg/ch  
**0-100 KM/H** 2"85 (annoncé)  
**VITESSE MAXI** > 340 km/h (annoncée)  
**PRIX DE BASE** 2 000 000 euros





## Inspirée par les icônes

La série des Icona rend un hommage appuyé aux Ferrari du passé, et c'est des sport-prototypes à moteur central de la fin des années 60 que la Daytona SP3 s'inspire.

### 330 P4

Avec la P4, on touche au sublime : peut-être la plus belle voiture de course de tous les temps, et dans la mythologie Ferrari, l'une des divinités les plus importantes aux côtés de la Testa Rossa et de la 250 GTO. Évolution ultime d'une lignée qui a débuté en 1964 avec la 275 P, la 330 P4 de 1967 prenait la suite de la 330 P3 dans la guerre entre Ferrari et Ford, avec pour objectif de terrasser les GT40. Son V12 4,0 l était équipé de nouvelles culasses à 3 soupapes par cylindre et d'une injection Lucas, développant 450 ch. Elle rentrera dans l'histoire en remportant le triplé Ferrari lors de ses débuts aux 24h de Daytona 1967 (derrière deux P4, la 3<sup>e</sup> place est

allée à une 412P, dénomination des P3 clients) : les trois voitures poseront groupées pour le finish, singeant la photo de trois GT40 à l'arrivée des 24h du Mans 1966, et Ferrari remportera le titre constructeur à la fin de la saison, malgré sa défaite aux 24h du Mans. Le triomphe de Daytona donnera à la 365 GTB/4 de route son surnom, transmis à la nouvelle SP3 qui s'inspire directement de la... P4. Les photos de profil des deux voitures le montrent bien : que ce soit dans l'architecture de berlinette ouverte à moteur central arrière que dans le dessin général aux ailes généreusement gonflées, aux détails tels que les portières sculptées par les prises d'ailes,

l'aileron arrière qui naît au-dessus des roues ou les petits flaps sous les phares, repris dans les pare-chocs de la SP3. C'est sublime, non ?



## 512 S

Après un court hiatus provoqué par le changement de réglementation, Ferrari revient en 1969 en sport-prototypes avec la 312 P, que remplace l'année suivante une autre icône : la 512 S. Le rival de Maranello n'est plus Ford mais Porsche et sa redoutable 917 qui, enfin correctement développée, se montrera imbattable en 1970, à l'exception des 12h de Sebring que Ferrari parvient à remporter. La filiation esthétique avec la SP3 est plus subtile, mais elle apparaît dans le traitement des ailes avant dont le bombage se poursuit par une section rectiligne, avec des portières dans lesquelles passe le flux d'air. Et puis, il y a les rétroviseurs de la SP3, posés sur les ailes avant, un montage typique des sport-prototypes de cette époque.



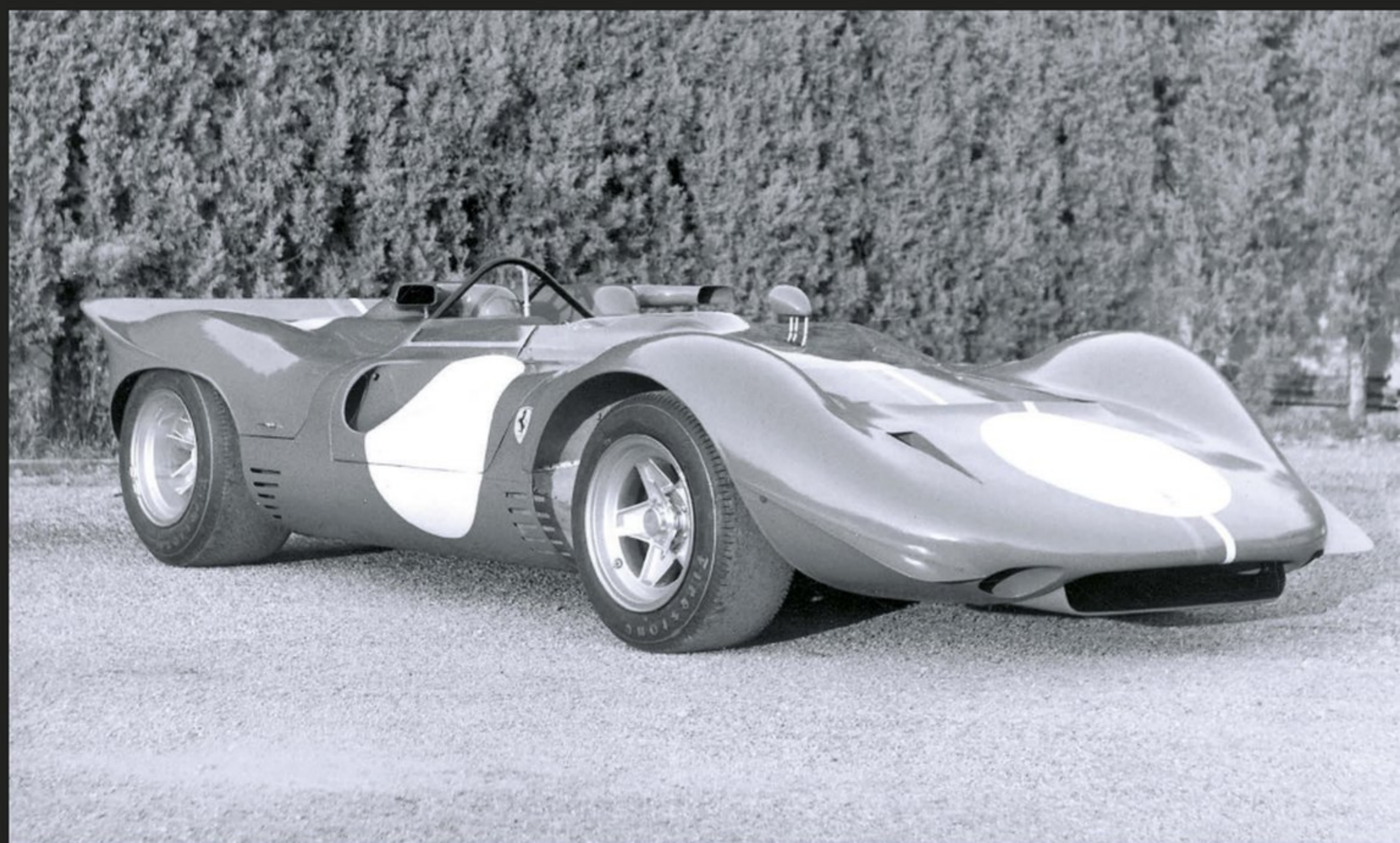
## 350 Can Am

Absent du Championnat du monde des voitures de sport en 1968, Ferrari s'essaye au championnat Can Am nord-américain qui est en plein essor. Mais l'aventure outre-Atlantique ne dure que deux saisons, durant lesquelles le constructeur est à la peine face aux surpuissantes barquettes McLaren. Sa première voiture était la 350 Can Am, qui n'est ni plus ni moins qu'une P4 découpée... Mais quelle ligne ! L'absence de toit et de pare-brise permet d'admirer un habitacle dont les deux baquets très profonds sont reliés entre eux comme une banquette, une idée reprise sur la SP3.



## 250 P5 Berlinetta Speciale

Ferrari reste vague concernant l'inspiration de l'arrière de la SP3, indiquant que les ailettes horizontales font partie de son héritage, semblant évoquer la Testarossa des années 80 (d'ailleurs la SP3 dispose des couvercles de phares escamotables, rappelant la mode des phares « pop-up » de cette époque). Mais c'est chez Pininfarina que cette idée est née, bien plus tôt, sur la P5 Speciale de 1968 (sur un châssis de Dino 206 S), dont les ailettes cachaient les feux arrière. Il se dit qu'Enzo Ferrari n'avait pas aimé ce « suppositoire ». Oh l'ironie...





# L'élégante

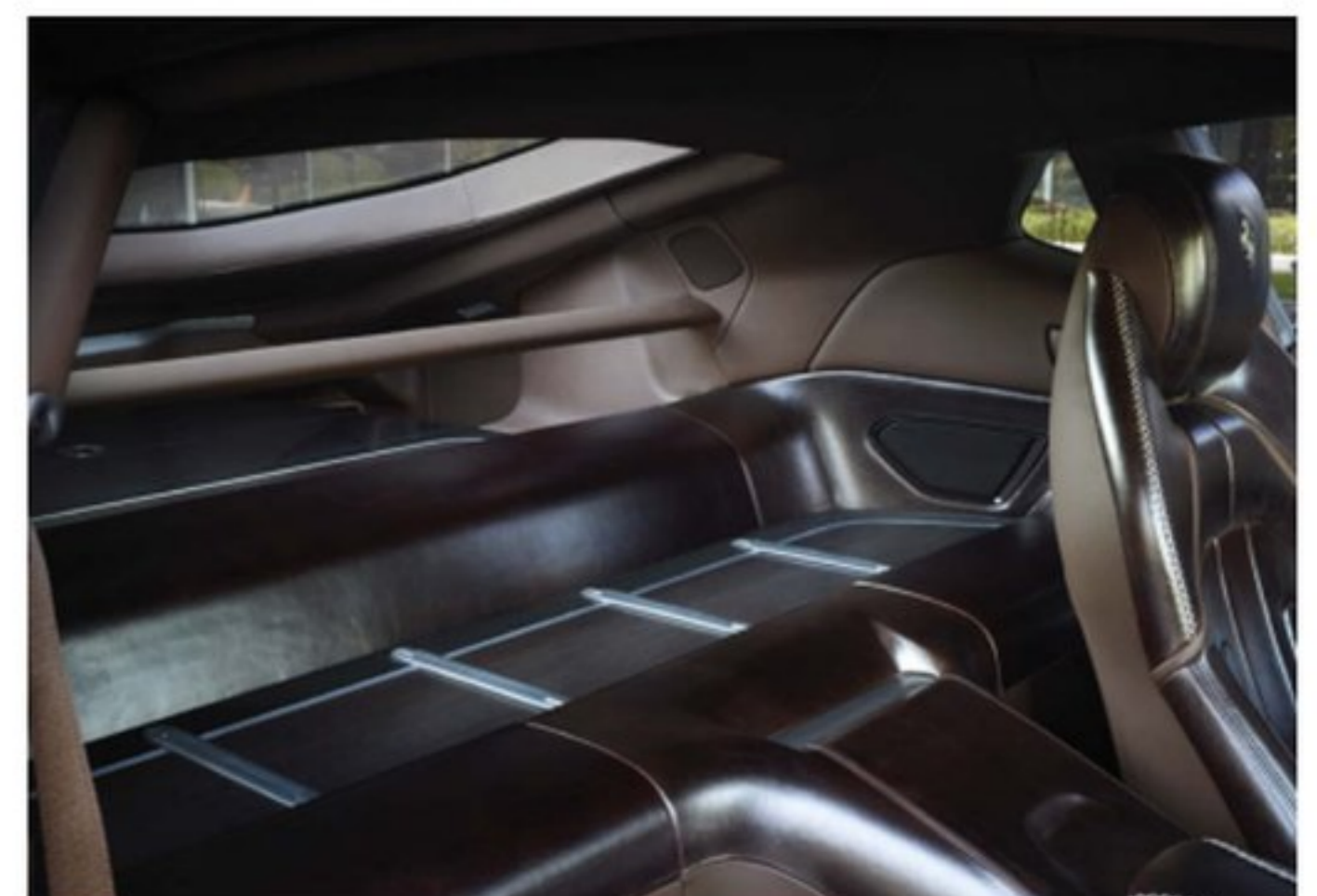
LA GTC4LUSSO N'EST PLUS AU CATALOGUE, MAIS CELA N'EMPÊCHE PAS FERRARI DE LA DÉCLINER EN UN SÉDUISANT COUPÉ... UNIQUE.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS FERRARI

Heureux les clients les plus fortunés de Ferrari pour lesquels la division Special Projects n'est jamais avare d'idées lorsqu'il s'agit de leur créer des modèles « one-off » uniques! Ici, elle est partie du break de chasse à quatre places (et quatre roues motrices) GTC4Lusso, dont la production a été arrêtée l'an passé, pour imaginer un élégant coupé de très grand tourisme à seulement deux places. Une démarche qui n'est pas sans rappeler celle qui a mené à la création de quelques icônes passées, telle la 330 GTC dérivée de la quatre places 330 GT 2+2. Il y a d'ailleurs un je-ne-sais-quoi de rétro dans les lignes de la

voiture... À moins que ce soit la démarche, pour le moins décalée à notre époque, qui nous le fasse penser. Ce qui est sûr, c'est que l'on peut voir un hommage à la 599 GTB Fiorano dans ses arcs-boutants creusés à l'arrière. Ici, leur ouverture laisse un passage pour l'air qui ressort au-dessus du boullier et des échappements au dessin sur mesure: l'aérodynamique est une science que les ingénieurs de Ferrari maîtrisent parfaitement. Avec la nouvelle définition de la voiture, l'habitacle a été au centre de toutes les attentions. Les sièges arrière ont ainsi été remplacés par un espace à bagages

intégré au grand volume ouvert de la cabine, sous la forme d'une petite banquette rabattable, plaquée d'un habillage en chêne et en carbone. Les sièges au motif exclusif reçoivent quant à eux un sublime cuir marron foncé *Heritage Testa di Moro* agrémenté de points de croix argenté. L'identité du commanditaire de cette auto est bien évidemment tenue secrète, Ferrari indiquant uniquement qu'il s'agit d'un « *client de longue date qui a été profondément impliqué dans chaque étape de la fabrication* ». Espérons qu'il profite pleinement de ce modèle spécial sur la route: il est fait pour ça. **1**



# Allianz



[www.jassuremagt.fr](http://www.jassuremagt.fr)

EXPERT EN VÉHICULES HAUT DE GAMME  
GT / SPORTIVE / PRESTIGE / PISTARDE

*Utilisation piste incluse  
Forfait petits rouleurs*



ACCOMPAGNEMENT SUR L'ENSEMBLE  
DE VOS DÉMARCHES

*Expertises, carte grise...*

FORFAIT PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS  
ET TEAM

*Responsabilité civile  
Assurance piste, roulage  
Individuelle accident incluant  
la pratique  
des sports mécaniques*



***"Pour tous les clients qui m'ont fait confiance  
sans avoir vu ma tête!"***

***[www.jassuremaGT.fr](http://www.jassuremaGT.fr)***



OFFICIAL FERRARI DEALER

# Scuderia Monte-Carlo

Pour l'achat de votre Ferrari, contactez votre concessionnaire et découvrez nos modèles « Ferrari Approved », le programme officiel dédié aux véhicules d'occasion. Nous garantissons 100 points de contrôle, la restauration de l'intérieur et des extérieurs, la garantie et l'assistance jusqu'à 24 mois.

#### Ferrari 458 Italia

Année : 2010 / 22 200 km  
Extérieur : noir Daytona  
Intérieur : Beige  
167 000€

#### 488 Pista

Année : 2019 / 8 000 km  
Extérieur : rosso Corsa  
Intérieur : noir  
359 500€

#### Ferrari 599 GTB

Année : 2008 / 11 500 km  
Extérieur : noir Daytona  
Intérieur : noir  
135 000€

#### Ferrari 612 Scaglietti

Année : 2009 / 16 700 km  
Extérieur : Argento Nurburgring  
Intérieur : Blu Scuro  
119 000€

#### Ferrari F12 Berlinetta

Année : 2013 / 32 800 km  
Extérieur : grigio scuro  
Intérieur : noir  
198 000€

#### Ferrari F8 Tributo

Année : 2020 / 325 km  
Extérieur : rosso corsa met  
Intérieur : noir  
310 000€

#### Ferrari F8 Spider

Année : 2021 / 8 000 km  
Extérieur : cana di fusile  
Intérieur : gris  
350 000€

#### Ferrari GTC4 Lusso

Année : 2018 / 8 800 km  
Extérieur : noir Daytona  
Intérieur : Cuoio  
229 000€

14 rue du Gabian  
98000 Monaco  
Tél. +377 93 15 02 50  
jc.manara@scuderia-montecarlo.com  
info@scuderia-montecarlo.com

[ferrariapproved.com](http://ferrariapproved.com)

**Ferrari**  
APPROVED



# REPORTAGES

Rencontre avec la BB de Bébel **Page 18** Au volant de la 812 Competizione **Page 28**

Officine Fioraventi Testarossa: l'incroyable évolution **Page 38**

575 M contre Aston Vanquish S: la dernière danse des GT **Page 46**

0422MD: une 500 Mondial dans son jus **Page 56**



# INITIALES BEBEL

Objet de rêve, la BB est un jalon dans l'histoire de Ferrari, et cet exemplaire a quelque chose en plus : c'est l'ex de Jean-Paul Belmondo.

TEXTE STEPHANE GEFFRAY | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT



**I**l y a parfois dans la vie des rencontres ratées, des rendez-vous manqués auxquels le destin accorde une improbable seconde chance, et c'est ce que je suis en train de vivre devant cette Ferrari. J'aurais dû la croiser beaucoup plus tôt, à l'époque où Jean-Paul Belmondo venait d'en prendre possession. Nous étions en 1986: voir une Ferrari dans la rue était beaucoup plus rare qu'aujourd'hui, suffisamment pour que même quelqu'un qui n'aimait pas les autos s'arrête. Moi, j'aimais déjà les autos. Mieux encore, je passais mes journées d'étudiant rue des Saints-Pères, dans le 6<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Là précisément où vivait Jean-Paul Belmondo, là où cette Ferrari était garée. Si je l'avais vue cette année-là, j'aurais remarqué les pneus Michelin TRX, qui signalent une 512i. J'aurais repéré aussi les rétroviseurs Vitaloni rectangulaires, qui remplaçaient les California ovoïdes, beaucoup moins efficaces mais si jolis. J'aurais évidemment vu que, comme un certain nombre de clients, le propriétaire de cette 512 avait choisi de faire peindre la partie inférieure de la caisse plutôt que de la laisser en noir contrastant. J'aurais aperçu aussi, si j'avais eu la chance de coller mon nez à la portière, le volant Nardi à branches ajourées qui remplaçait le Momo à branches pleines des 512 à carburateurs. En revanche, je n'aurais sans doute pas distingué les clignotants montés dans les pare-chocs: il y a des limites au « car-spotting »... « Tu n'as rien vu à Hiroshima », dit à son amant japonais Emmanuelle Riva dans *Hiroshima mon amour*. Moi, je n'ai rien vu rue des Saints-Pères.

Et qu'aurais-je dit, alors que j'avais le nez collé à la portière, si le propriétaire de la Ferrari m'avait abordé, et que, me retournant, j'aie compris qu'il s'agissait de Jean-Paul Belmondo? Rien sans doute. J'aurais été saisi de stupeur, et j'aurais probablement bredouillé quelques syllabes intelligibles avant de prendre mes jambes à mon cou. J'aurais été incapable de lui dire qu'un de mes premiers souvenirs cinématographiques avait été *L'Homme de Rio*, que lorsque « Bebel » figurait à l'affiche du film de 20h30, le dimanche soir, quand la télé était encore en noir et blanc, j'avais, même enfant, le droit de la regarder. Je n'aurais pas su lui révéler ce que beaucoup de Français ont dit à sa mort, et qu'on ne disait pas forcément dans les années 1980: qu'il faisait partie de la famille, et que chacun avait des raisons de l'admirer. Pour son courage de cascadeur, pour son charme désinvolte, pour sa capacité à jouer aussi bien dans des films presque confidentiels, particulièrement à ses débuts, que dans des comédies qu'il faisait pétiller comme du champagne. Dans les années 1980, certains lui reprochaient de s'autoparodier dans des polars où il devenait une sorte d'inspecteur Harry « made in France ». Son nom, sur les affiches, était plus gros que le titre du film. On allait voir Belmondo, peu importe le film, et la critique lui en voulait pour cela. Oubliés Godard, Resnais, Truffaut, « Bebel » était devenu une franchise.

Mais à chacun son « *Magnifique* », ce merveilleux film de Philippe de Broca où il interprète à la fois le minable François Merlin, auteur de romans de gare, et le personnage récurrent de ceux-ci, l'éblouissant agent secret Bob Saint-Clar. À moi d'être François Merlin: je me retourne, j'explique à Belmondo que je l'admire, comme j'admire sa Ferrari. Avec



A silver sports car, likely a Ferrari Enzo, is parked on a street in Paris. The car is shown in profile, facing left. In the background, the Eiffel Tower is visible, partially obscured by trees with yellow autumn foliage. A black street lamp is positioned in the upper center of the frame. The sky is overcast and grey.

« ALLEZ GAMIN,  
ON VA FAIRE UN TOUR! »

**Sens horaire, à partir de ci-dessous**

Peur sur la ville: il ne manque plus que Belmondo, au volant ou sur le toit du métro... L'intérieur de la BB a été superbement restauré mais n'est pas pour autant dépourvu de vie. Entre les persiennes, les doubles feux ronds et l'émblème, les graphismes de la voiture sont sublimes.







**SES MAINS CARESSENT LE VOLANT:  
« C'EST STABLE, T'IMAGINES PAS »,  
M'EXPLIQUE-T-IL**



un sourire, il me dit alors: « *Allez, gamin, on va faire un tour!* », et m'invite à prendre la place du passager. Evidemment, j'obtempère, non sans mal: je n'ai jamais ouvert la porte d'une Ferrari, et il me faut un moment pour comprendre qu'il faut tirer sur le frêle appendice qui se tient verticalement sur le montant de la vitre latérale. Je n'ai pas encore eu le temps de mettre ma ceinture que Jean-Paul Belmondo a déjà démarré. Doucement, sans esbroufe. « *Tu comprends, c'est pas une voiture de ville. À petite vitesse, la direction est lourde. La première est un peu dure. Et faut ménager l'embrayage, c'est ce qu'il y a de plus fragile sur ce modèle. Dès que tu peux, il faut rester en seconde ou en troisième, elle repart sur un filet de gaz* ». Et c'est vrai. Alors que je m'attendais à débarquer dans un univers de bruit et de fureur, la BB 512i ronronne. J'ai de la place pour installer mes jambes, et je ne suis pas épaule contre épaule avec « *Bebel* ». « *Ya de la place, non?* », me dit-il alors que nous longeons le boulevard Saint-Germain avant de prendre les quais, rive gauche. Et il ajoute en riant: « *En largeur, hein? Parce qu'en hauteur, faudrait pas que je sois plus grand* ». En effet, la garde au toit est assez limitée, et le mètre soixante-seize de Jean-Paul Belmondo y tient tout juste.

Je ne sais pas où nous sommes à présent. Tout ce que je sais, c'est que nous avons quitté Paris, et que nous arrivons à un péage. Belmondo baisse la vitre électrique, un peu lente, prend le ticket, et redémarre. Il monte les rapports



**Cette page, sens horaire à partir d'en haut à droite**

Chaque élément de la carrosserie de la BB est un ouvrant: c'est spectaculaire. Gris sur gris, les sièges sont dans le ton. Bebel avec la voiture achetée en Allemagne. L'autographe de Belmondo sur le cendrier côté conducteur: après la restauration, la protection des fragiles seuils tendus de cuir n'a pas encore été retirée.



## 512i BB

**MOTEUR** V12 à 180°, 4942 cm<sup>3</sup>, 2x2 ACT, injection Bosch K-Jetronic  
**PUISSANCE** 340 ch à 6200 tr/min **COUPLE** 447 Nm à 4200 tr/min  
**TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion  
**SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis. Ar: triangles superposés, doubles ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, barre antiroulis  
**DIRECTION** Crémaillère non assistée  
**FREINS** Disques ventilés, Av: 290 mm, Ar: 295 mm  
**JANTES** Alliage 7,5x15" **PNEUS** Av: 215/70 VR15, Ar: 225/70 VR15  
**POIDS** 1580 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 4,65 kg/ch  
**0 A 100 KM/H** 6"0 **VITESSE MAXI** 280 km/h (annoncée)  
**PRIX NEUF** 330 000 francs (122 500 euros, avec l'inflation)  
**COTE ACTUELLE** 250 000 - 350 000 euros

méthodiquement, soigneusement, mais malgré ses gestes mesurés, la Ferrari prend de la vitesse avec vigueur, en m'écrasant contre le mélange cuir et tissu des sièges. Une fois en 5<sup>e</sup>, la poussée me fait penser à celle d'un TGV, que j'ai pris pour la première fois peu de temps auparavant: elle donne l'impression qu'elle n'en finira jamais, tandis que nous passons 200 km/h, 230 km/h, 250 km/h... « *Il paraît qu'elle a un peu moins de jus que la 512 à carburateurs, mais je trouve que ça va bien quand même*, reprend Jean-Paul. *Cinq litres, 340 ch, c'est quand même pas mal!* » Pas mal en effet, et d'autant mieux qu'il a l'air, malgré la vitesse, d'une décontraction absolue. Ses mains caressent le volant: « *C'est stable, t'imagines pas* », m'explique-t-il. *J'ai eu une 275 GTB, une Dino 246, une 308, c'était très différent. Elle, c'est une GT. Tu peux faire 1000 km dans la journée, tu arrives frais comme une rose! En Allemagne, ce serait parfait. D'ailleurs, c'est là qu'elle a été vendue, à Munich. Le premier propriétaire était bizarre: il a reçu sa voiture, il l'a tout de suite fait peindre en rouge, alors qu'elle était gris métal. Un de ces jours, je la ferai remettre dans sa couleur d'origine*. Nous avons maintenant quitté l'autoroute. Je ne sais toujours pas où nous sommes, et je m'en fiche. Sur la départementale un peu sinueuse qui serpente devant nous, Belmondo roule encore vite, mais sans forcer. « *D'abord, je ne suis pas pilote, moi. Elle sous-vire un peu, tu peux l'aider à tourner en mettant des gaz, mais si tu commences à vouloir faire l'acrobate, attention: il y a quand même un sacré poids sur l'arrière! De toute façon, même sans sortir le grand jeu, tu vas plus vite que tout le monde, et c'est très bien comme ça.* » Je repense aux autres Ferrari que Jean-Paul Belmondo a possédées, et j'ose lui dire que j'ai un vieux *Paris Match* où on le voit au volant d'un cabriolet 250 GT série 2. Il sourit: « *Elle était pas à moi! C'est la Franco-Britannic qui avait prêté celle d'un de ses clients pour une séance photo. Je commençais à être connu, c'était en 1962...* ».

En 1962, Jean-Paul Belmondo était à l'affiche dans *Le Doulos*, de Melville, *Cartouche*, de Philippe de Broca, *Un Singe en hiver*, de Verneuil... Des films incroyablement différents les uns des autres. Repenser à cette époque semble l'avoir rendu songeur, alors que le soir tombe et qu'il a fait pivoter les phares escamotables pour mieux éclairer la route. « *Il faut que je change, que je revienne à un autre cinéma. Le Solitaire, c'était le polar de trop.* » Alors que je m'apprête à lui parler, fondu au noir. Le décor change. Je suis à présent seul sur le pont de Bir-Hakeim qui relie les 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements de Paris, je ne sais pas comment. J'aurais aimé lui dire qu'il va en effet changer, qu'il aura quelques-uns de ses plus beaux rôles dans *Itinéraire d'un enfant gâté* (1988), dans *L'inconnu dans la maison* (1992), dans *Les Misérables* (1995), qu'il va garder sa Ferrari jusqu'en 2002, et qu'elle est aujourd'hui plus belle qu'au premier jour. J'aurais aimé lui rappeler que la BB s'appelle ainsi à cause de Brigitte Bardot, que Berlinetta Boxer est une invention puisque son moteur est en fait un V12 à 180° (sur un vrai moteur boxer, les pistons se déplacent de manière opposée alors que dans le cas de la « BB », les pistons se déplacent dans le même sens). Il y a parfois dans la vie des rencontres inachevées, des rendez-vous rêvés. Des rendez-vous magnifiques. 📍

**Merci à la maison Aguttes pour l'essai de cette Ferrari exceptionnelle, et à Cyrille Jacquinot pour ses informations historiques.**



**Ci-contre**  
« *Et mes fesses, tu les aimes mes fesses?* »  
susurra soudain BB

**J'AURAIS AIMÉ LUI RAPPELER QUE LA BB  
S'APPELLE AINSI À CAUSE DE BRIGITTE BARDOT,  
QUE BERLINETTA BOXER EST UNE INVENTION**







# TERRERES INCONNUES

Ferrari repousse les limites du V12 à un niveau jamais atteint sur un modèle routier: 9500 tr/mn, 830 ch! Seule la nouvelle Daytona SP3 la surpasse de 10 ch. Nous vous embarquons sur le circuit de Fiorano à bord de l'un des 999 coupés produits.

TEXTE JULIEN DIEZ | PHOTOS FERRARI

# M

aranello est en effervescence, les nouveautés foisonnent et le fief ne cesse de s'agrandir. De drôles de mulets circulent, comme une SF 90 bariolée... Juste avant la présentation de l'Icona Daytona

SP3. Pendant la conférence de presse, réalisée au département Classiche, la sortie du premier SUV revisité par la marque est confirmée, tout comme le lancement d'une sportive 100 % électrique en 2025.

Pour admirer le futur proche, on se dirige cette fois vers le centre de design flambant neuf. Des prototypes de la 812 et de la 296 GTB (sans moteur ni intérieur) attendent les quelques journalistes présents. La douceur des formes et l'aéro dissimulée de la berlinette hybride interpellent, comme l'hommage des ailes arrière à la 250 LM, sublissime icône de pureté aperçue juste auparavant dans les allées du trésor Classiche.

Quant à la 812 « A », pour Aperta, elle termine sa mise au point et ses performances ne sont pas encore disponibles. Elle expose toutefois sa coiffe singulière et son aéro spéci-

fique. Produite à 599 exemplaires (569 974 euros), elle troque le toit escamotable de la GTS contre un couvre-chef en carbone, à glisser dans le coffre. Le pare-brise est raccourci et le double bossage arrière est lissé et surmonté d'une arche (aéro bridge) qui divise le flux aéro. En amont, l'air passe à travers les deux arceaux en position décapotée, pour diminuer les turbulences grâce à des vitres amovibles. Astucieux. Nous en saurons plus sur les performances, le poids et l'appui l'année prochaine.

Comme à l'accoutumée, l'étude aérodynamique occupe une bonne part du développement, qui a duré trois ans pour cette édition limitée de la 812. Elle marque avant tout par la lunette opaque, surmontée de six écailles guidant l'air vers l'extérieur et formant une colonne vertébrale. Et la rétrovision centrale alors? Elle s'opère via une caméra placée sur la lunette et dont l'image est retransmise sur le rétro central digitalisé.

Ce n'est évidemment que la partie immergée de l'iceberg aéro. L'avant se pare de grosses entrées d'air en carbone et est souligné d'une lame cachant des clapets s'ouvrant passivement (à la force de l'air) à partir de 250 km/h. Il interpelle surtout par les extracteurs dissi-

#### Ci-dessous

Située au beau milieu de la lunette opaque hérissée d'appendices, la caméra arrière permet de voir ce qu'il se passe derrière. Le rétro central retransmet l'image en continu et nécessite de l'accoutumance.







## AVEC CES PERFORMANCES, LES FORMES SONT PLUS QUE JAMAIS DICTÉES PAR LA FONCTION

mulés sous la bande médiane en carbone, censée diminuer visuellement l'étendue du capot. Les flancs sculptés débouchent sur des ailes arrière très galbées et griffées de trois écopes en hommage à la F12tdf, dirigeant l'air au-dessus des échappements monumentaux. Ces canules évasées devenant rectangulaires s'intègrent au bas du diffuseur en carbone et le souffle des échappements se mêle ainsi au flux aéro, comme sur les F1 des années 2010. L'arrière est également marqué par un spoiler élargi au possible et cachant des paupières de phares anguleuses. Intimidante, cette Competizione! Tout ce travail se solde par une déportance majorée de 30 % sur l'avant et de 35 % sur l'arrière, par rapport à une Superfast revendiquant déjà 210 kg à 200 km/h. Le designer français Marc Poulain en plaisante, mais étant donné la puissance et les performances, les formes sont plus que

jamais dictées par la fonction. Et quelles fonctions! Alimenter et refroidir 830 ch hystériques, plaquer au sol un coupé à moteur avant de 4,70 m et 1,6 tonne (avec les fluides)... Un cauchemar, qui se transforme en œuvre d'art éditée à moins de 1 000 exemplaires.

Il va de soi que les propriétaires ont été triés sur le volet et la production a été augmentée par rapport à la tdf (799 exemplaires) pour limiter les tensions. En bonus, le cabriolet ajoute l'équivalent de la production de la Daytona SP3. Ces perles rares partagent une caractéristique unique au monde : pouvoir atteindre 9 500 tr/min avec un V12 homologué!

Le 6,5 litres était déjà capable de gravir 9 000 tr/min et de délivrer 800 ch à bord de la Superfast, la bien nommée. Les ingénieurs ont réussi l'exploit d'ajouter 500 tr/min et d'aller plus loin qu'avec une FXX K (9 250 tr/min).





#### CI-dessus

Bestiale, la Competizione regorge d'appendices aéro, depuis la lame active jusqu'au diffuseur intégrant les échappements. L'appui progresse de 30 % sur l'avant et 35 % sur l'arrière par rapport à la Superfast.

Ne cherchez pas, la concurrence est larguée. Une Aventador Ultimae culmine à 8750 tr/min et 780 ch. Cosworth est en train de préparer une riposte stratosphérique, qui tarde à voir le jour à bord de l'Aston Valkyrie et de la Gordon Murray T50s.

Pour gravir les échelons et dépasser le 9<sup>e</sup> ciel, le V12 à 65 ° allège naturellement son équipage mobile: bielles en titane, pistons et vilebrequin (usiné en interne). Il se dote de technologies issues de la F1 en matière de distribution, commandée par des poussoirs en acier nommés « doigts coulissants ». Il revoit également la lubrification, assurée par une pompe à débit variable, l'injection directe pour abaisser les émissions de 30 % par rapport à la Superfast, ou encore l'allumage contrôlé par ionisation.

Sa majesté V12 (nom de code 140 HB) a également droit à une admission peaufinée, toujours composée de conduits

variables (longueur réduite) et abritant deux résonateurs pour sublimer sa voix. En parallèle, la grosse entrée d'air centrale a pour mission de lui rafraîchir les idées: + 10 % de refroidissement par rapport à la Superfast.

Bref, les ingénieurs ont tout passé en revue pour décrocher le Graal et un rendement vertigineux (128 ch/l) sans dopage... Voire 132 ch/l si l'on exclut les filtres à particules qui occultent 30 ch. Vous imaginez une Competizione libérée à 860 ch? Ne rêvez pas: ces filtres sont imposés sur tous les marchés. Mais honnêtement, la voix est loin d'être étouffée et la puissance suffit largement à vous satelliser.

Trônant au plus bas, en position centrale avant, le V12 s'ébroue vigoureusement et fait honneur à son rang. Il frappe dans un premier temps par sa souplesse et sa force dès 3000 tr/min. Il possède la rondeur et la noblesse propres à cette architecture qui rend vulgaire



**PAR RÉFLEXE, ON TIRE LA PALETTE  
DE DROITE À 9000 TR/MIN.  
ERREUR, IL RESTE 500 TR/MIN!**



**Ci-contre et ci-dessous**

La taille des baquets « Racing » optionnels est au choix. Les jantes peuvent être composées de carbone et habillées de pneus aux flancs colorés ou de semi-slicks Michelin Cup2R.



**812 Competizione**

**MOTEUR** V12 à 65°, 6 496 cm<sup>3</sup>, injection directe

**PUISSANCE** 830 ch à 9 250 tr/min

**COUPLE** 692 Nm à 7 000 tr/min

**TRANSMISSION** Propulsion, DCT à 7 rapports, E-Diff3

**SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés, barres antiroulis.

Ar: multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés, barres antiroulis

**FREINS** Disques ventilés percés carbone/céramique, Av 398 mm, Ar 360 mm, ABS

**PNEUS** Pirelli PZero Corsa F, Av 275/35 ZR 20, Ar 315/35 ZR 20 (Michelin Pilot Sport Cup 2 R en option)

**POIDS** 1487 kg (à sec)

**POIDS/PUISSANCE** 1,8 kg/ch (à sec)

**0 À 100** 2"85

**VITESSE MAXI** 340 km/h

**PRIX** 491443 euros (999 exemplaires)

la plus explosive des mécaniques suralimentées. Il empoigne dès les bas régimes, logique avec 80 % du couple disponible dès 2500 tr/min. Puis il s'élanche vers les hautes sphères avec une aisance, une rapidité et une progressivité qui laissent sans voix.

Le compte-tours perd la boule. Le conducteur aussi. Par réflexe, il tire la palette de droite... à 9000 tr/min. Or le V12 n'a pas porté l'estocade et donne le meilleur de lui-même 250 tr/min plus haut, dans un hurlement tirant vers les aigus. Pas simple d'aller chercher les 9500 tr/min en gardant un œil aussi bien sur le compteur, pour éviter de rapter, que loin devant, avec un paysage défilant anormalement vite. Incroyable. Unique. Rien que pour vivre de tels moments mécaniques, la Competizione se positionne déjà en collector.

Alors imaginez avec le cabriolet « A », à pleine charge dans un tunnel! La scène surréaliste doit déchirer les tympans, glacer le sang et renvoyer aux F1 de la belle époque. Cette 812 ne se contente pas de chanter. Elle galope et fait totalement oublier son gabarit à l'accélération. Il suffit d'enclencher le Launch Control, depuis le tunnel et les commandes de boîte singeant la grille métallique des glorieuses aînées, comme à bord d'une SF90, d'une Roma ou d'une 296 GTB. Le régime se cale à 3200 tr/min et la 812 flanque un upper-

cut en minimisant le patinage. Magique, comme la rapidité de la boîte F1 à 7 rapports, dont les temps de passage ont été réduits de 5 % comparés à ceux de la Superfast. La poussée semble sans fin et le chrono indiquerait seulement 7"5 de 0 à 200 km/h, contre 7"9 pour la Superfast ou 7"3 pour l'insolente 296 GTB de même puissance.

Malgré ses superpouvoirs en matière de mécanique et de performances, la Competizione n'en oublie pas sa vocation première: dévorer les kilomètres et incarner une super GT. À bord, la sonorité ne devient jamais envahissante et l'espace de rangement arrière est préservé. Les remontées d'informations émanant de la direction et le confort de suspension restent dignes de son rang et non d'une supercar. Les compressions deviennent sèches et les détentes réduites à partir du mode Race, mais la fameuse touche « Schumi » permet d'assouplir la suspension pour attaquer sur le bosselé.

À propos de la suspension, Ferrari précise que les ressorts sont inédits et que le tarage des amortisseurs pilotés (de série) a été adapté. Les baquets « Racing Daytona » optionnels sont assez raides et s'adaptent à la morphologie en proposant différentes tailles. Ils peuvent recevoir des harnais 4 points pour les amateurs de piste (10 % de la clientèle), qui apprécieront aussi l'outil de télémétrie



**Ci-dessus**

La botte secrète de la Competizione se situe au niveau des roues arrière directrices. Pour la première fois, leur braquage (2,5° maxi) est dissocié pour les roues droite et gauche.

(7200 euros), les jantes en carbone (-3,7 kg, 22 000 euros) ou les semi-slicks Michelin (2 400 euros).

La perte de poids n'est pas la priorité de la Competizione, qui gagne seulement 38 kg sur la Superfast: emploi de carbone, travail sur le V12, moins d'insonorisant, batterie lithium-ion. Il vaut donc mieux garder son gabarit à l'esprit avant de s'enflammer sur piste, puisqu'il a tendance à embarquer dans les phases transitoires.

En revanche, au placement, il s'efface totalement grâce au génie des metteurs au point. D'une part, l'équilibre relève de la sorcellerie pour un coupé à moteur avant. Rappelons que le V12 est reculé le plus possible, que la boîte à double embrayage est rejetée à l'arrière et que les masses sont parfaitement réparties entre les essieux (49/51 %). D'autre part, Maranello innove pour mieux faire pivoter la poupe tout en conservant de la stabilité. Vous connaissez déjà le système de roues arrière directrices, qui braque ici selon un angle maxi de 2,5°. Eh bien la Competizione ajoute sa touche personnelle, en dissociant l'angle des roues droite et gauche, via deux actionneurs, pour faciliter le placement. En plus, elle peut ainsi générer du pincement positif (angle fermé) pour accroître la stabilité par exemple au freinage, ou du pincement négatif (angle ouvert) pour améliorer la traction en ligne droite. Non seulement cette aide s'avère précieuse, mais les interventions restent transparentes aux yeux du conducteur. Tant mieux, car il doit se concentrer sur les sorties de courbe et doser la folle cavalerie.

Les Pirelli dédiés, au flanc coloré en option (3240 euros), combattent vaillamment les méfaits du poids et de la puissance monstrueuse, mais n'accomplissent pas de miracle. Heureusement, l'électronique prend le relais, facilite les choses et incite même à couper l'antipatinage (mode CT Off) pour limiter ses interventions et réaliser de belles dérivés. Étant donné les vitesses de passage, il faut être réactif au volant mais les décrochages restent progressifs. Les Michelin Pilot Sport Cup 2 R optionnels devraient apporter davantage de sérénité au train arrière et accroître le grip latéral. Ce sont eux qui permettent à cette 812 de tourner en 1'20" à Fiorano. Nous n'avons malheureusement pas pu les tester, en raison d'une température inférieure à 10°C en ce mois de novembre. Malgré les conditions frisquettes, la Competizione nous a éblouis par son déhanché et ses freins carbone/céramique ont tenu le choc, même si le toucher de pédale a évolué au fil des tours. La taille des disques est identique à celle de la Superfast, mais ils sont mieux refroidis grâce aux étriers «aéro» de la SF90 intégrant une canalisation d'air.

Au final, cette édition spéciale marque au fer rouge et réussit le pari de sublimer l'équilibre de la Superfast, tout en renforçant l'émotion mécanique et en gardant à l'esprit la polyvalence. Plus élevé que celui de la SF90, le tarif astronomique de ce collector va grimper en flèche dans les années à venir, c'est certain, à raison puisqu'il perpétue (ou ponctue?) avec brio l'histoire des V12 avant Ferrari. 🏁

L'ÉQUILIBRE RELÈVE DE LA  
SORCELLERIE POUR UN COUPÉ  
À MOTEUR AVANT



# RETOUR VERS LE FUTUR

Et si l'on vous disait que la Testarossa avait bien des défauts, et qu'une jeune société italo-suisse avait décidé d'y remédier... Vous sautez au plafond? Non, il ne faut pas, lisez donc la suite...

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

PHOTOS FRED FALCO, PIETRO MARTELLETTI, OFFICINE FIORAVANTI



GARAGE  
MERAVIGLI

ENTRATA

P  
COMPLETO

passo  
carrabile

11-242000

**A**h, les voitures des années 80! Si vous avez été enfant ou adolescent à cette époque, vous avez forcément eu une Testarossa en Bburago ou en poster sur le mur de votre chambre, vous avez forcément dilapidé vos pièces de 5 francs dans l'une de ces bornes d'arcade avec volant et levier de vitesse, pour faire une trop courte partie d'*Out Run* et, si vos parents étaient d'accord, vous avez rêvé devant la Testa blanche de Sonny Crocket dans *Deux flics à Miami*, sur Antenne 2 ou La Cinq. 35 ans plus tard, peut-être avez-vous enfin la chance de réaliser votre rêve d'enfant et d'acheter une Testarossa... Mais le réveil peut être un peu... décevant. Non pas que la Ferrari soit une mauvaise voiture, loin de là, mais disons que les performances, le comportement routier ou la qualité d'assemblage des sportives des années 80 peut se révéler

bien éloigné de ce que l'on a fantasmé durant tout ce temps, surtout quand leur ligne est aussi spectaculaire et iconique que celle de la Testarossa.

C'est en tout cas l'avis de Tusco Cavalli, un jeune homme suisse qui a fait ses armes en GT3 au volant de Ferrari 458 et 488 et fondateur d'Officine Fioravanti: « *Je parcours 10000 km par an avec ma Testarossa, et je suis désolé de le dire mais ce n'est pas une très bonne voiture. N'importe quelle citadine basique moderne est plus sûre et plus confortable... La Testarossa a une mauvaise tendance à être dangereuse dans certains cas, à ne pas être très réactive ou engageante sur les routes de montagne. C'est une voiture qui vous laisse un goût amer: son style est incroyable, tout comme son V12, mais l'expérience de conduite n'est pas à la hauteur* ».

Le constat est dévastateur mais, fort de son expérience avec la voiture et de son expertise, Tusco s'est donné pour

#### Ces deux pages

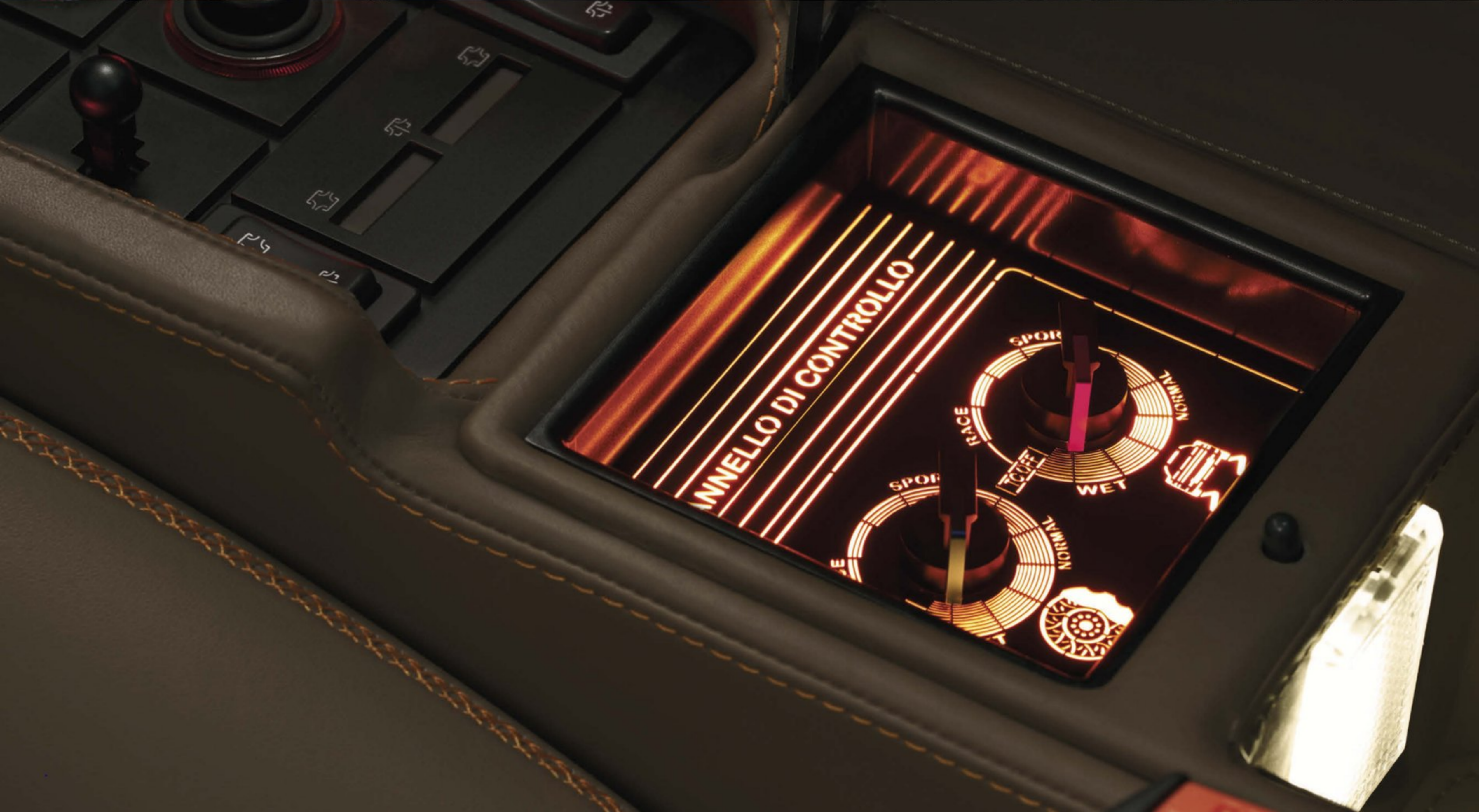
Le travail d'ingénierie sur cette voiture force le respect. Toutes les pièces en plastique de la planche de bord ont été remplacées par de l'aluminium usiné. Les deux molettes qui permettent de sélectionner l'un des douze réglages d'ABS et de contrôle de motricité.







**UNE ÉQUIPE D'INGÉNIEURS  
A TRAVAILLÉ UN AN SUR LE PROJET**





A  
R  
A  
G  
E

GARAGE  
MERAVIGLI

ENTRATA

P  
←←←←

LIBERO  
COMPLETO

APERTI  
24 ore su 24

ENTRATA



mission de changer la donne: « *Au fil des ans, j'ai compris ce dont la voiture avait besoin pour être meilleure. Ses trains roulants par exemple nécessitent plus d'angle de chasse pour que l'auto soit plus stable à haute vitesse, l'aérodynamique d'être améliorée car l'avant a tendance à se soulever passé les 150 km/h, et la direction d'être plus directe pour plus de précision en courbes...* ».

Alors l'incroyable chantier va se mettre en marche avec la volonté « *de faire aussi bien qu'un vrai constructeur* ». Pendant un an, une équipe d'ingénieurs s'est attelée à la tâche de transformer la Testarossa, avec pour mot d'ordre « *de faire entrer les technologies modernes dans le passé, et non pas la Testarossa dans le présent* ».

Tusco insiste sur le sérieux de sa démarche à une époque où modifier les voitures anciennes est devenu une mode: « *Beaucoup de gens se contentent de bricoler des voitures, d'acheter des pièces au petit bonheur la chance sur Internet et de dire qu'ils font du restomod. Nous avons repensé la conception de la voiture, son ingénierie. Par exemple pour trouver le bon tarage des ressorts de suspension afin d'offrir un meilleur maintien de caisse sans pour autant compromettre le confort qui fait l'identité de grand tourisme d'une Testarossa.* »

Une fois la phase technique achevée, la voiture est passée entre les mains d'un pilote d'essai professionnel lors d'une séance de développement sur circuit pour régler la voiture et calibrer ses nouveaux systèmes. « *Nous voulions le bon taux de sous-virage pour être en sécurité, et de survivre pour s'amuser avec.* »

Alors, quelles sont les modifications apportées à la voiture par Officine Fioravanti? Accrochez-vous bien: la liste est vertigineuse. Tout d'abord le moteur reçoit une nouvelle injection et un nouvel ECU de course. La ligne d'échappement est en titane avec collecteur en Inconel ainsi qu'une soupape permettant de libérer totalement la sonorité...

À la clé, une puissance de 510 ch et 600 Nm de couple, ainsi qu'une zone rouge à 9000 tr/min. « *Surtout, nous avons du couple et de la puissance en plus sur toute la plage d'exploitation du moteur, avec 80 % du couple dès 4000 tr/min.* » Un commutateur permet de modifier la cartographie moteur entre un mode O comme « Original », proposant la puissance usuelle de la Testarossa, ou F comme « Full power », puissance maximale.

La géométrie des suspensions a été entièrement repensée avec de nouveaux bras en aluminium et des amortisseurs

pilotés électroniquement Öhlins qui, comme sur une Ferrari moderne, disposent d'un mode souple actionnable d'une pression sur un bouton, alors que les barres stabilisatrices offrent six niveaux de réglage et qu'un dispositif de lift permet de lever au besoin le nez de la voiture.

Le système de freinage Brembo est le même que sur les 488 GT3, avec des étriers à six pistons à l'avant et quatre à l'arrière, et la voiture reçoit un ABS et un contrôle de motricité issus de la compétition, ces deux systèmes étant réglables depuis l'habitacle par une paire de molettes offrant douze positions distinctes. La direction est plus directe et une assistance électrique a été ajoutée pour faciliter les manœuvres.

De nouvelles jantes « *monodado* » (à écrou central) en alliage ont été dessinées pour la voiture, plus grandes (17 pouces à l'avant, 18 à l'arrière) et plus légères que les originales, permettant de monter des gommes modernes et également des pneus neige pour en profiter l'hiver... Enfin un nouveau différentiel « *resserre la trajectoire au lever de pied et l'ouvre quand on remet les gaz, afin de contrôler plus facilement la voiture à l'accélérateur* ».

Voilà pour la partie ingénierie, mais l'intérieur de la voiture a eu droit à autant de soins: il a été entièrement repensé, chaque pièce en plastique ayant été remplacée par des éléments usinés dans des blocs d'aluminium, l'insonorisation a été optimisée, et les sièges ont reçu des cuirs et des coutures de la meilleure qualité possible, le tout étant bien entendu entièrement personnalisable selon les goûts des clients.

Enfin, de délicieux accessoires viennent accroître la désirabilité de la voiture, à l'image d'un système de divertissement avec Apple Car Play caché sous le volet supérieur de la console centrale et dont le boîtier s'inspire du design de l'ordinateur Macintosh de 1984, ou du téléphone Motorola « *brique* » typique de l'époque, totalement fonctionnel une fois couplé par Bluetooth à un smartphone.

La voiture a été présentée pour la première fois lors d'un événement de lancement dans le port industriel de La Spezia, le 4 octobre dernier, et les premières commandes ont déjà été signées, avec une production débutant ce mois de janvier dans l'atelier de la marque, basé en Italie « *dans la région de Turin, là où se concentre tout le savoir-faire pour travailler sur ces voitures* ».

Officine Fioravanti annonce un délai moyen de cinq à six mois pour la transformation d'une Testarossa fournie par le

#### Ci-dessous

Les délicieux ajouts de l'habitacle: le commutateur permettant de libérer les 510 ch du moteur, le téléphone « *brique* » fonctionnel, les commandes et les voyants des nouveaux systèmes.





**LA LISTE DES MODIFICATIONS EST  
VERTIGINEUSE, AVEC À LA CLÉ 510 CH,  
600 NM ET 9 000 TR/MIN**



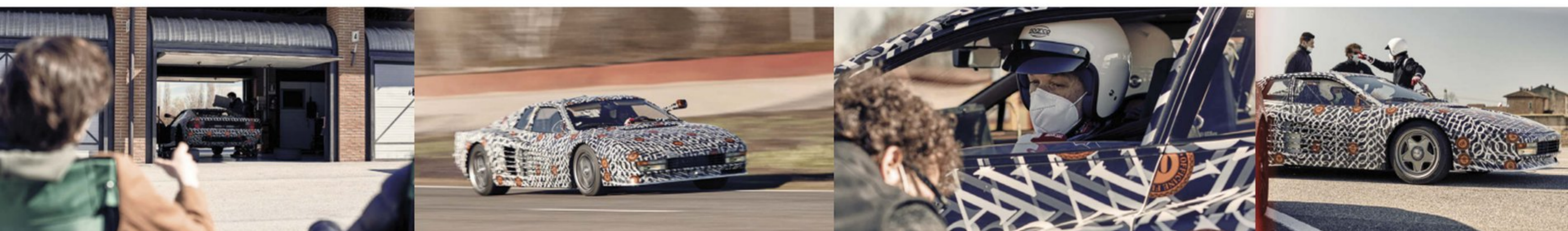
client ou par ses soins, « *mais les délais peuvent varier pour des commandes spéciales telle une peinture sur mesure qui pourrait demander deux semaines d'application. Il n'y a pas de limites à ce qui est possible!* », prévient Tusco.

Contrairement à de nombreux artisans, le jeune homme est tout à fait ouvert sur les tarifs. « *Notre voiture de démonstration dispose de tous les équipements possibles, d'une peinture unique très spéciale et d'un cuir très précieux: il faut compter dans les environs de 500 000 euros (plus la voiture donneuse) pour un projet équivalent, mais pour ceux qui souhaiteraient une Testarossa Officine Fioravanti un peu plus simple, par exemple sans les très coûteux amortisseurs pilotés, avec une peinture et des cuirs moins onéreux, cela reviendrait entre 400 000 et 450 000 euros.* »

On pourrait tressaillir à l'annonce de ces prix, mais Tusco nous propose de les mettre en perspective: « *Rappelez-vous que cela vous donne le droit à une Ferrari à moteur V12 de plus de 500 ch, une proposition unique dans le milieu des restomods. La voiture la plus proche est peut-être la Singer DLS, qui développe également 500 ch, mais qui n'a que six cylindres.* » Et dont le tarif s'envole à près de deux millions d'euros. On pense aussi au prix de plus d'un million d'euros demandé par Eagle pour ses Type E revisitées de 300 ch. Soudain la Testarossa d'Officine Fioravanti devient une proposition diablement alléchante compte tenu de l'incroyable travail réalisé dessus, et en tant qu'enfant des années 80, je n'ai plus qu'une envie en tête: me glisser derrière son volant. « *Venez donc nous rendre visite en Suisse!* » me lance Tusco. Chiche? Affaire à suivre... **!**

#### Ces deux pages

Après une séance d'essais de développement studieuse, la voiture a pu être présentée par Tusco Cavalli (en sweat orange très années 80) le 4 octobre dernier, dans le port aux conteneurs de La Spezia.





# LA DERNIÈRE DANSE

Lancée il y a 20 ans, la Vanquish était la première Aston de l'ère moderne, tandis que la 575M était la dernière des grandes GT manuelles Ferrari. Il est temps de les affronter.

TEXTE RICHARD MEADEN | PHOTOS GUS GREGORY

**E**xiste-t-il une recette plus séduisante qu'une GT à moteur V12 avant ? Plus pratique et moins voyante qu'une supercar à moteur central, mais plus exotique et passionnante qu'une berline de luxe rapide, cette race de voitures suaves et soyeuses a capturé l'essence du voyage

à quatre roues pendant plus d'un demi-siècle.

Parmi celles créées dans les années 2000, la Ferrari 575M et l'Aston Martin Vanquish S en sont le point culminant : des classiques modernes qui combinent puissance, raffinement et présence avec une convivialité et une sobriété parfaitement de pair. À l'époque, toutes deux étaient des rivales acharnées, mais le chemin qu'elles ont emprunté pour voir le jour est très différent. Succédant à la 550 Maranello, la 575 s'est appuyée sur la relance par Ferrari de la formule du moteur avant en offrant un style subtilement évolué, un accroissement utile des performances grâce à un moteur légèrement agrandi et, pour la première fois sur une Ferrari V12, l'option d'une transmission « F1 » à six rapports à simple embrayage et à palettes, apparue pour la première fois sur la F355.

Il n'est pas surprenant que, sur les quelque 2000 exemplaires de 575M assemblés, la grande majorité ait été commandée avec la nouvelle transmission, ce qui rend les 575M à boîte manuelle vraiment rares : seules 249 voitures en ont été équipées. Cela explique en partie pourquoi le marché s'y intéresse de très près, avec des valeurs dépassant maintenant les 200 000 euros, les meilleurs exemplaires atteignant considérablement plus que cela. Quand on pense que 75 000 euros auraient permis d'acquérir un bel exemplaire il y a une décennie...

Pour Aston Martin, la Vanquish a toujours été un exercice de révolution et non d'évolution. Avec un tout nouveau nom, des soubassements entièrement nouveaux et une nouvelle allure, la Vanquish et la Vanquish S qui a suivi ont montré que Newport Pagnell visait Maranello de toutes ses forces. Comme il s'agissait d'un modèle entièrement tourné vers l'avenir, une transmission manuelle n'a jamais fait partie du plan, mais malheureusement la boîte robotisée qui équipait la Vanquish était loin d'être parfaite et elle est généralement considérée comme le maillon faible d'un ensemble autrement brillant. Elle a été améliorée pour la Vanquish S, mais en 2006, l'équipe Works Service d'Aston Martin a mis au



**Ci-dessous et ci-dessus**

L'icône grille ouverte du levier de vitesse fait l'une de ses dernières apparitions dans une Ferrari. Le V12 de la 575M est sans aucun doute l'un des meilleurs moteurs qui soient.





point une conversion en boîte manuelle pour ceux qui considéraient que seul ce type de transmission faisait l'affaire.

Fruit d'un travail minutieux (pour ne pas dire coûteux : comptez dans les 25 000 euros), la Vanquish manuelle a rapidement atteint un statut culte pour son dévouement excentrique à la cause du levier de vitesse. Inévitablement, elle divise également l'opinion au sein de la communauté Aston Martin, ce qui explique peut-être pourquoi les valeurs actuelles semblent se situer au même niveau (voire un peu en dessous) de celles des exemplaires équivalents fabriqués en usine. Un total combiné de 2 589 Vanquish et Vanquish S a été construit (1 503 de la première, 1 086 de la seconde) mais, selon Aston Martin Works (le successeur de Works Service), seulement 75 ont été convertis à ce jour. Pas étonnant que la Vanquish manuelle soit un autre mythe moderne.

Le simple fait d'apercevoir l'une ou l'autre de ces voitures suffit à égayer votre journée. Mais les voir ensemble, en sachant que vous les apprécierez tour à tour sur des routes fabuleuses, est un sentiment particulier. Toutes deux sont des machines d'une beauté à couper le souffle, même si, à mes yeux, c'est la Ferrari qui a le plus bénéficié du passage du temps. Alors que son nez émoussé et sa prise d'air cyclope n'étaient autrefois pas de tous les goûts, la Ferrari semble aujourd'hui si élégante, les lignes légères de Pininfarina s'écoulant sans interruption le

long de ce capot sans fin et dans ses flancs tendus, avant de culminer dans des épaulements puissamment arrondis. Le physique plus complet et musclé de la Vanquish a toujours été le plus séduisant, les courbes liquides de Ian Callum suggérant un sens de la puissance plus évident que sur toute autre Aston produite auparavant ou après elle. Aujourd'hui encore, elle frémit avec la même agressivité, un témoignage intemporel du pouvoir des proportions et d'une posture parfaites.

On aborde chacune de ces voitures avec une certaine révérence, mais c'est la 575M qui m'attire avec le plus d'insistance vers sa portière conducteur. Il suffit de passer un doigt sous le délicat loquet à clapet, d'attendre que la vitre s'abaisse de quelques centimètres, d'ouvrir la lourde porte et de s'installer dans le siège « Daytona » magnifiquement rembourré. Instantanément, on est immergé dans l'un des meilleurs intérieurs de GT. Intime mais aéré, il allie une ambiance sportive inspirante à un luxe authentique pour la conduite au quotidien. Pour une voiture conçue pour traverser les continents, c'est l'environnement de conduite parfait.

L'excitation monte quand on démarre le V12 de 5,7 litres. Il suffit d'une courte rotation du démarreur à la sonorité caractéristique pour réveiller ce qui est certainement l'un des plus grands moteurs qui soient. Il n'y a pas de montée en régime rauque, juste un murmure glorieux et puissant alors qu'une

### Ferrari 575M 2002

**MOTEUR** V12, 5748 cm<sup>3</sup>, 2x2 ACT, injection et gestion électroniques **PUISSANCE** 515 ch à 7250 tr/min  
**COUPLE** 588 Nm à 5250 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 6 rapports, propulsion  
**DIRECTION** Crémaillère assistée **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques adaptatifs, barre antiroulis **FREINS** Disques ventilés, Av: 390 mm, Ar: 360 mm  
**PNEUS** Av: 255/35 ZR19, Ar: 280/30 ZR19 **POIDS** 1730 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 3,56 kg/ch  
**0-100 KM/H** 4"2 **VITESSE MAXI** 325 km/h **PRIX NEUF** 226 300 euros (env. 275 000 euros actuels)  
**COTE ACTUELLE** À partir de 150 000 euros (boîte manuelle)





## S'IL Y A UNE CHOSE QUI TRANSCENDE LE TEMPS, C'EST BIEN LE SON RAUQUE D'UN V12 QUI DÉMARRE EN FANFARE

douzaine de pistons mijotent doucement dans leurs cylindres. Appuyez sur l'embrayage lourd, saisissez la boule en aluminium froid et tirez-la vers l'avant pour enclencher le premier rapport. Il n'est pas nécessaire d'augmenter le régime: il suffit d'introduire doucement les disques d'embrayage dans le volant et de laisser le V12 faire le reste. Bien sûr, vous pouvez vous en sortir de façon plus spectaculaire, mais il y a quelque chose de délicieux dans la performance élastique unique d'un moteur aussi monumental, presque comme si la voiture n'avait rien à prouver, et par association, vous non plus.

La direction de la 575M est légèrement directe et il faut un peu de temps pour s'y habituer, mais une fois que vous vous êtes habitué à ses réactions, vous découvrez une voiture capable de progrès majestueux. Cet exemplaire particulier dispose du pack Fiorano Handling. Composé d'étriers de freins rouges avec des plaquettes Pagid plus dures, de ressorts plus rigides raccourcis de 15 mm, d'une barre antiroulis arrière plus épaisse avec des bagues plus fermes, d'un nouveau calculateur pour la direction assistée et d'amortisseurs à commande électronique, il a été proposé pour répondre aux critiques selon lesquelles la 575 manquait de la tension et de la précision de la 550 qu'elle a remplacée. Sur les routes difficiles que nous parcourons, il prouve sa valeur, offrant beaucoup de souplesse et un meilleur contrôle de la caisse. On n'aura pas envie de la balancer comme une voiture de sport légère, mais ce qui manque à la 575 en termes d'agilité est largement compensé par une allonge impressionnante et des performances enivrantes.

Qu'on surfe en sixième ou qu'on force le trait sur les rapports inférieurs, le muscle de la 575 lui permet d'accélérer sans effort, une pression sur l'accélérateur vous enfonçant dans le siège avec l'insistance correspondante. Il est rare d'avoir besoin de pousser le V12 au-delà de son prodigieux régime moyen, mais lorsqu'on le fait, l'urgence et l'intensité des montées en régime à 7000 tr/min et au-delà sont vraiment époustouflantes, bien que la bande sonore soit étonnamment sourde.

La grande ironie dans tout cela, c'est qu'avec 515 ch et 588 Nm à disposition, il n'y a nul besoin de changer souvent de rapport. C'est dommage, car la boîte de la 575 est une merveille, avec des passages de vitesses doux, parfaitement équilibrés et à l'aspect mécanique. Et, bien sûr, lorsqu'il s'agit de voitures manuelles, l'emblématique grille ouverte Ferrari est le *nec plus ultra*: une icône automobile dont les origines remontent à la première voiture portant le nom du *Commendatore*. Si cela compte pour vous, alors conduire cette voiture est un véritable rite de passage. C'est pourquoi, lorsque le levier de vitesse surmonté de la boule métallique a finalement été éliminé, une partie de la magie des machines de Maranello a été perdue à tout jamais.

Et quelle magie, car chaque passage de rapport est accompagné d'un claquement métallique inimitable qui donne une cadence sonore particulière à chaque trajet. Couplée à des freins puissants et bien sentis, et au bel équilibre offert par le moteur central avant qui vous met en confiance, la 575M est une voiture qui récompense la finesse mais ne l'exige pas. Le respect et la circonspection sont de mise dans toute propulsion dotée d'un tel niveau de puissance, mais celle-ci dispose d'une motricité intrinsèquement forte et d'un système de contrôle de la stabilité discrètement efficace qui vous permet de vous amuser, puis de reprendre les choses en main si les conditions ou l'exubérance prennent le dessus sur ses amples pneus arrière. Le filet de sécurité électronique peut être désactivé en appuyant sur un interrupteur, ce qui permet de découvrir que la 575 reste exploitable jusqu'à vos limites et même au-delà. Cependant, comme il sied à sa maturité et à son éducation, le plaisir de la 575 ne repose certainement pas dans l'enfumage des pneus. C'est un modèle de classe à tous égards. Si la 575M suit le conseil de Teddy Roosevelt de « parler doucement et de porter un gros bâton », la Vanquish S préfère tenir un mégaphone dans une main et manier un fusil de chasse de calibre 12 dans l'autre. C'est de loin la machine la plus extravertie en termes de style et de caractère, avec un look de concept car et une sonorité divine.

Comme pour la 575M, il ne suffit pas de s'approcher d'une Vanquish et d'y monter, il faut l'admirer et savourer le fait que la seule idée de la conduire fait battre votre cœur un peu plus vite. L'intérieur contraste fortement avec l'aspect et la sensation classiques de la Ferrari. Il y a beaucoup de cuir, mais aussi du plastique, sans parler des commandes prosaïques. Certes, la Ferrari se contente d'humbles pièces Fiat, mais elle le fait avec plus de succès. Dans les années à venir, l'aspect et l'impression très années 2000 de cette Aston nouvelle génération s'adouciront, mais pour l'instant, elle se trouve dans ce *no man's land* esthétique gênant entre le contemporain et le classique. Si j'aimais moins la Vanquish, je pourrais être franc et dire que son intérieur est tout simplement dépassé.

Mais rien de tout cela n'a d'importance lorsque vous appuyez sur le bouton de démarrage, car s'il y a une chose qui transcende le temps, c'est bien le son rauque d'un V12 qui démarre en fanfare. La note d'échappement de l'Aston est dentelée et animale, ce qui ne manque pas de vous faire sourire. Après la montée en régime initiale, le braillement s'atténue pour devenir un bourdonnement pulsé au ralenti, mais il reste toujours plus vocal que celui de la Ferrari.

On est assis quelques bons centimètres plus haut que l'idéal mais le siège est souple et rembourré, et on s'y enfonce un peu. Il est plus immédiatement confortable que celui de la Ferrari, mais sans

### Aston Martin Vanquish S 2006

**MOTEUR** V12, 5935 cm<sup>3</sup>, 2x2 ACT, injection et gestion électroniques **PUISSANCE** 527 ch à 7000 tr/min  
**COUPLE** 576 Nm à 5800 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 6 rapports, propulsion  
**DIRECTION** Crémaillère assistée **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis **FREINS** Disques ventilés, Av: 378 mm, Ar: 330 mm  
**PNEUS** Av: 225/45 ZR19, Ar: 255/40 ZR19 **POIDS** 1875 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 3,56 kg/ch  
**0-100 KM/H** 4"8 **VITESSE MAXI** 321 km/h **PRIX NEUF** 262900 euros (env. 308000 euros actuels)  
**COTE ACTUELLE** À partir de 130000 euros (boîte robotisée)





**Ci-dessous et ci-dessous**

Cette Aston Vanquish S est l'une des rares à avoir été convertie en boîte manuelle par Aston Works. Son puissant V12 est plus vocal que celui de la Ferrari 575, mais les deux sont excitants de manière différente.



la même sensation d'espace aérien que l'on retrouve dans la 575M. Si vous êtes familier avec le modèle, il est étrange de trouver une pédale d'embrayage dans l'espace pour les pieds et un levier de vitesse dépassant du tunnel de transmission, pourtant la conversion est si bien exécutée qu'on croirait que la Vanquish a été conçue avec cette boîte en tête. Le seul indice du contraire est la proximité du pommeau de vitesse avec la face verticale de la console centrale, ce dont on prend conscience lorsqu'on sélectionne la première, la troisième ou la cinquième vitesse.

La qualité des passages de rapports n'est pas aussi précise ou mécanique que sur la Ferrari (pour être honnête, peu le sont), mais le poids et la course sont appropriés. Il en va de même pour l'embrayage, dont l'enfoncement demande un effort significatif, mais sans être hors norme. L'investissement que vous devez faire en termes d'effort physique est plus que compensé par la satisfaction du contrôle supplémentaire qu'il apporte, sans parler du fait que vous savez et sentez que votre connexion avec la voiture est beaucoup plus intime et directe. Comme la 575M l'était pour la 550, la Vanquish S était une évolution mesurée de l'originale. Aston Martin a procédé à une série d'améliorations, en augmentant de manière significative la puissance et le couple, en élargissant les freins, en resserrant la conduite et le comportement et en affinant l'aérodynamisme. Le résultat est une voiture qui conserve la générosité et la chaleur de caractère de la Vanquish originale, mais qui ajoute de l'assurance et de l'allure, ainsi qu'une dose indispensable des performances de freinage.

Aston a également travaillé dur pour améliorer la qualité de la transmission ASM à palettes. Elle s'est avérée plus incisive lors d'une conduite nerveuse et plus contrôlée lors de ces manœuvres à basse vitesse qui mettaient à mal les disques d'embrayage des premières voitures, mais elle n'était toujours

pas à la hauteur des meilleures, y compris de la F1 de la 575M. L'échange de la boîte de vitesses robotisée contre une véritable boîte manuelle à levier de vitesse transforme la Vanquish même si, curieusement, cela reste le seul élément qui divise. Les fans de la boîte ASM pensent qu'il est pervers de soumettre la voiture à une modification aussi « rétrograde ». Pour le reste d'entre nous, la conversion manuelle est le salut d'une voiture autrement merveilleuse.

Naturellement, l'aspect inédit d'une Vanquish S manuelle met l'accent sur sa transmission, mais, tout comme pour la voiture ordinaire équipée de l'ASM, cette Aston ne se résume pas à sa boîte de vitesses. En version S, la Vanquish prend vraiment vie, en grande partie grâce aux modifications apportées au moteur (nouvelles culasses, injecteurs de carburant et cartographie du moteur) qui font passer la puissance maximale de 466 à 527 ch et le couple de 542 à 576 Nm. Le résultat le plus spectaculaire de cette augmentation de puissance est une vitesse de pointe qui dépasse les 320 km/h, mais les avantages les plus significatifs et les plus accessibles se font sentir à chaque pression sur l'accélérateur.

La S est une machine vive et incendiaire. Sur une route rapide et sinueuse, on sent immédiatement que le châssis est à la hauteur, grâce aux améliorations apportées aux freins et à la suspension qui ont d'abord été disponibles dans l'éphémère Pack Sports Dynamic proposé sur la Vanquish normale pendant quelques mois seulement avant d'être incorporées au modèle S. Conduite sur les mêmes routes à des vitesses similaires à celles de la 575M, la Vanquish S semble plus petite et plus agile. La conduite est plus vive mais le contrôle de la carrosserie est un peu plus serré. La Vanquish S est plus insistante et a le cœur sur la main. Malgré son côté plus émotionnel, elle reste une GT adulte, avec le genre de confort et de performances qui lui per-



mettent de dévorer avec délectation un trajet de 1000 km. Le moteur est un élément plus dominant de l'expérience de conduite globale, en grande partie parce qu'il est beaucoup plus bruyant que le V12 silencieux de la Ferrari.

Dotée d'un sens naturel du spectacle, la Vanquish S est la plus excitante et exubérante jusqu'à ce que vous poussiez la 575M dans les limites supérieures de sa plage de régime. En vérité, il n'y a pas grand-chose à gagner en termes de puissance ou de vitesse (la Ferrari atteint les 160 km/h en un peu moins de 10", l'Aston un peu plus). Comme on peut s'y attendre, c'est le moteur italien qui est le plus doux, le plus cultivé et le plus maniable, même si, pour être honnête, les deux voitures offrent des performances absolument addictives.

Explorer les capacités de l'une ou l'autre de ces autos, c'est apprécier la différence entre la version à hautes performances d'un modèle grand public et des voitures vraiment rapides issues d'une noble lignée.

Ainsi, la 575M et la Vanquish S convertie par Works sont de glorieux rappels d'une époque, pas si lointaine, où les conducteurs étaient les chefs d'orchestre chargés de faire chanter l'ensemble. De cette paire, la Ferrari est la meilleure voiture, mais de jus-

tesse. Plus rapide et plus finement ouvragée, dotée d'une délicieuse transmission et d'un pedigree irréprochable, elle est profondément désirable, ce qui se traduit par des prix qui sont montés en flèche. Mais la Vanquish est également magnifique. Moins sereine, peut-être, mais d'un caractère plus exubérant et expressif. Son moteur n'a pas l'étoffe d'un aristocrate et son levier de vitesse rétrofité ne peut pas égaler la précision et le spectacle de la glorieuse grille ouverte de la 575, mais il n'y a aucun doute sur le cœur de l'Aston ou sa capacité à faire vibrer. Tout comme écouter de la musique sur vinyle plutôt que sur MP3 ou payer pour son magazine papier préféré plutôt que de consommer du contenu gratuit en ligne, conduire des autos avec une transmission manuelle distille un plaisir ancré dans le passé. Pourtant, comme ces deux voitures le prouvent si bien, cela procure également une satisfaction plus profonde et plus tactile ici, dans le présent. Il faut être un certain type de personne pour l'apprécier. Nous ne reverrons plus jamais ce genre de grosses bêtes, mais le fait qu'elles soient les dernières de leur espèce leur confère une place spéciale et convoitée. Et surtout, elles offrent à ceux d'entre nous qui tiennent à ces choses la possibilité de célébrer les plaisirs obscurs du levier et de la troisième pédale. Ainsi soit-il. **1**

## COMME ÉCOUTER UN VINYLE, CONDUIRE UNE VOITURE À BOÎTE MANUELLE DISTILLE UN PLAISIR ANCRÉ DANS LE PASSÉ



# SANG BLEU

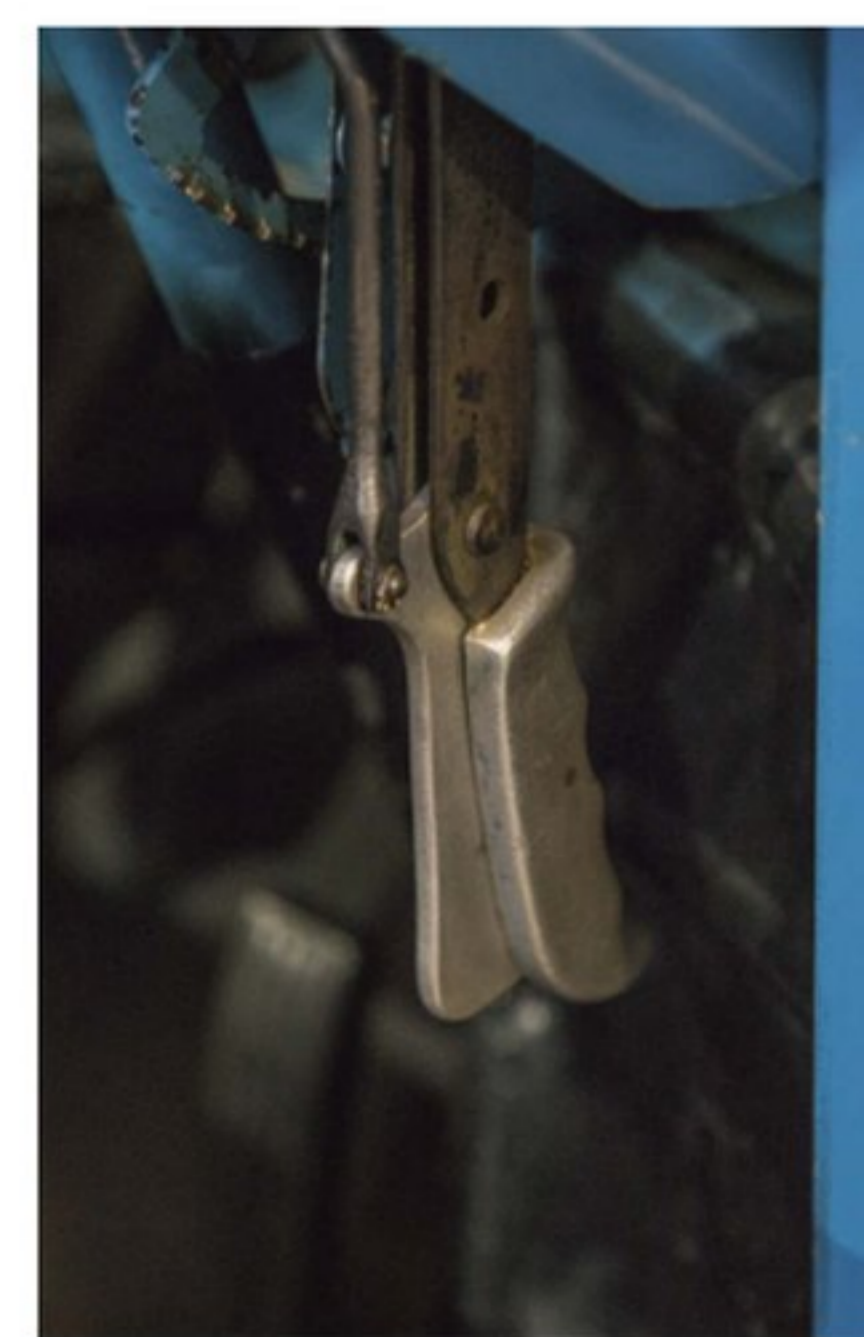
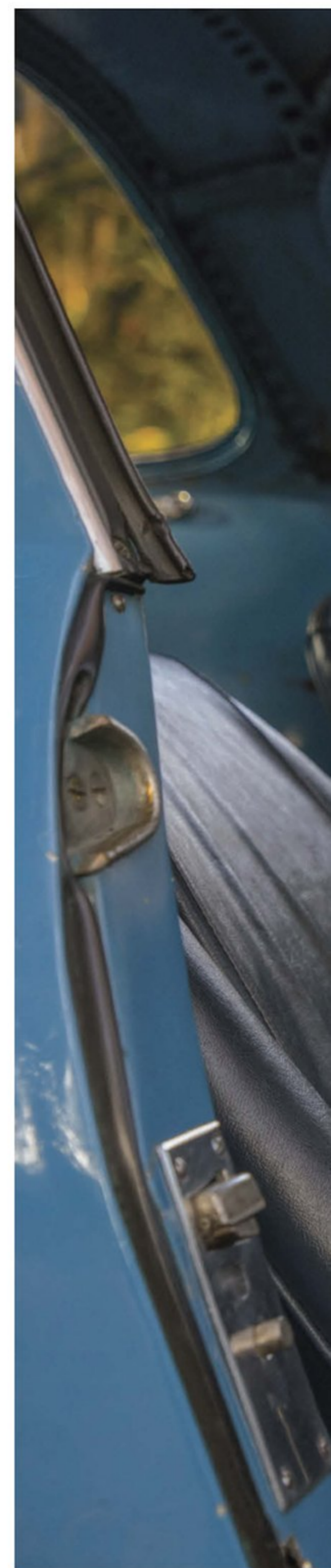
Peu de voitures ont été préservées aussi bien que cette ultra-rare Ferrari 500 Mondial. **Massimo Delbò** raconte une histoire extraordinaire qui illustre le génie précoce d'Enzo Ferrari.

PHOTOS EVAN KLEIN





3092 MA24

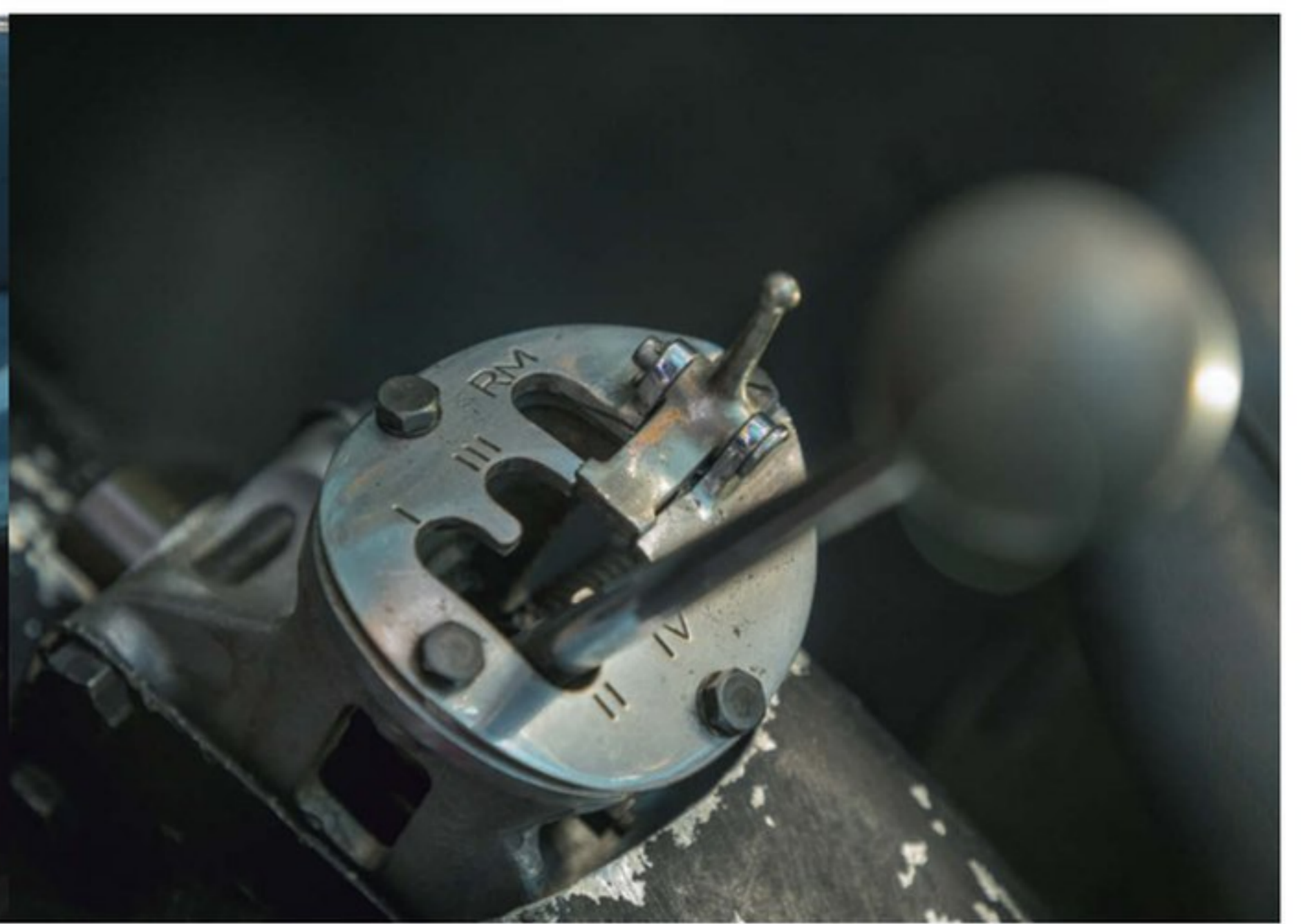


**C'**est une histoire qui concerne autant un moteur qu'une voiture. Dans les années 1950, Ferrari suivait une voie parallèle, tant pour ses voitures de course que pour ses modèles de route, et si, aujourd'hui, le constructeur est surtout connu pour ses V12, au début de cette décennie, le génie de l'ingénierie Aurelio Lampredi a mis au point un moteur plus léger et plus simple qui ne comportait que quatre énormes cylindres. Aux antipodes de la sophistication aristocratique du V12, ce moteur n'en était pas moins puissant et délivrait un couple important. Celui-ci a remporté un Championnat du monde de Formule 1, a propulsé des voitures de course et a été utilisé dans des autos de route rares et spéciales. La 500 Mondial que vous voyez ici, construite en 1954 et nommée en l'honneur de cette victoire au championnat, est l'une des plus spéciales de toutes. Mais d'abord, un peu de contexte. Le début des années 1950 était une ère de développements technologiques intenses, durant laquelle la recherche de guerre soutenue par le gouvernement pouvait enfin profiter aux civils. Des techniciens hautement qualifiés, plus nombreux que jamais, étaient disponibles pour faire progresser la métallurgie, les carburants, l'aérodynamique et les matériaux, créant ainsi un environnement parfait pour les progrès de l'ingénierie et de la conception. Cela n'a jamais été aussi évident que dans le monde de l'automobile, en particulier dans le domaine de la course. L'enthousiasme et la joie des survivants de la guerre ont été déterminants. Ils ont aspiré à une vie meilleure pendant

des années, et maintenant ils pouvaient faire de leurs rêves une réalité. Les années 1950 étaient libres de la normalisation et des réglementations croissantes dans tous les domaines de la fabrication qui nous contraignent aujourd'hui, et dans le monde des voitures de course, ce qui était encore suffisant hier ne l'était soudainement plus. Dans le petit village italien de Maranello, essentiellement agricole, Enzo Ferrari était en train de faire de sa jeune entreprise la référence dans le monde du sport automobile. En plus de construire de pures monoplaces de compétition, il fabriquait de merveilleux pur-sang de route capables à la fois de gagner des courses et d'être conduits par des personnes très fortunées. Techniquement, les différences entre les deux types de voitures étaient minimes, et un flux constant de nouveaux moteurs, de nouveaux châssis et de spécifications techniques inédites abreuvaient son usine. Les règlements des sports mécaniques n'étaient pas aussi stricts à l'époque, mais de nouveaux paramètres étaient appliqués presque chaque année. Tout cela a obligé les petits constructeurs comme Ferrari à inventer de nouvelles façons d'utiliser les pièces restantes et à réinventer les anciennes solutions.

**Ci-dessus et page de droite**

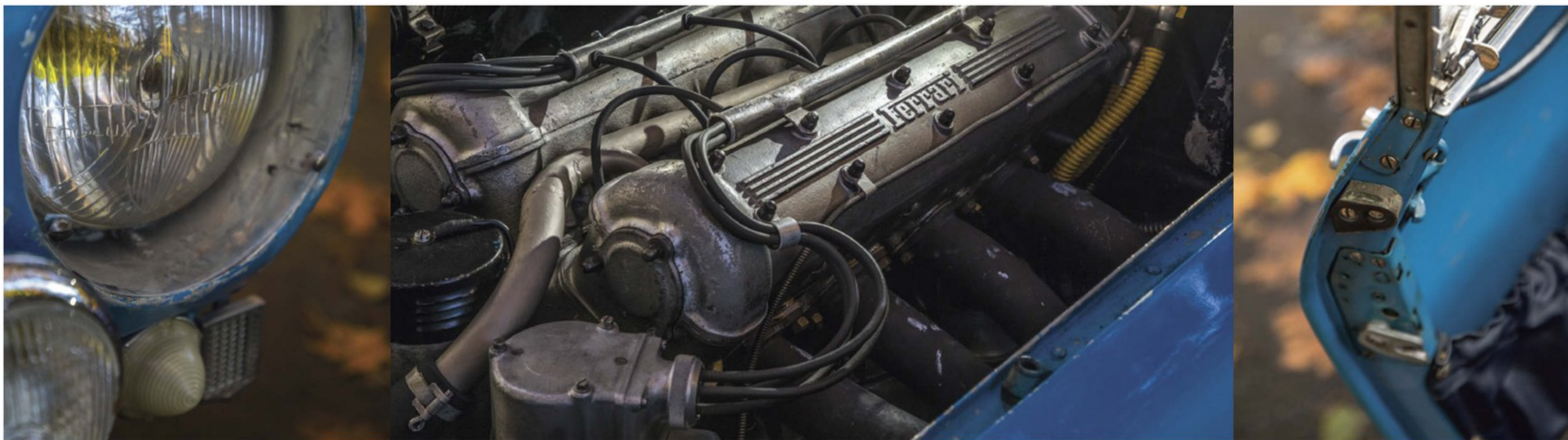
Cette Mondial carrossée par Pinin Farina est l'un des deux seuls exemplaires de ce style, son profil soulignant l'empattement court. L'habitacle de course est dépouillé, sans aucun soupçon de luxe grand tourisme. Les détails parfaitement patinés comprennent le frein à main vertical, le tachymètre central et la grille de changement de vitesse très exposée.







**500 INDIQUE LA CYLINDRÉE UNITAIRE,  
MONDIAL CÉLÈBRE LE PREMIER TITRE  
DE FERRARI EN FORMULE 1**





## LA COURSE FUT SUIVIE D'UN COUP DE THÉÂTRE: LA MONDIAL A ÉTÉ IMMÉDIATEMENT SAISIE PAR LA DOUANE

Le nouveau Championnat du monde de Formule 1 a été créé en 1950, avec une limite initiale de la cylindrée des moteurs atmosphérique fixée à 4,5 litres, ou à 1,5 litre pour ceux qui étaient suralimentés. Alfa Romeo a remporté les titres 1950 et 1951 avec des voitures compressées, puis s'est retiré lorsque la réglementation a changé. Pour les saisons 1952 et 1953, les Formule 1 couraient aux côtés des Formule 2, ce qui signifiait une cylindrée maximale de 2,0 litres, ou de 750 cm<sup>3</sup> avec un compresseur. Les ingénieurs de Ferrari, dirigés par Lampredi (qui n'avait alors qu'une trentaine d'années), avaient du pain sur la planche. Ces nouvelles règles étaient censées durer deux ans, et Enzo Ferrari était assez intelligent pour y repérer une nouvelle opportunité pour son département course. Loin des V12 qui avaient fait la renommée de la Scuderia, il s'agissait de créer un quatre cylindres double arbre plus léger. Bien que Ferrari fût encore une petite entreprise fabriquant moins de cent voitures par an, elle exploitait une gamme incroyable de moteurs. On y trouvait des blocs à quatre et à douze cylindres, de 1,5 litre à 4,5 litres de cylindrée, mais cette prolifération s'est avérée être un succès. Alberto Ascari a conduit la monoplace F2 Tipo 500 de Ferrari, équipée du quatre cylindres 2,0 litres, à la victoire dans sept courses consécutives du Championnat du monde de F1, ce qui lui a permis de remporter deux titres mondiaux: un pour lui, et le premier de Ferrari.

Le moteur de Lampredi, avec son couple abondant et sa forte réponse à bas régime, s'est également avéré très efficace dans les courses de voitures de sport, dès ses débuts le 20 décembre 1953 aux 12 heures de Casablanca, au Maroc. Là, Ascari et Gigi Villoresi ont terminé deuxièmes derrière une Ferrari 375 MM à moteur V12. Leur nouvelle voiture, équipée de nombreux composants des modèles 3,0 litres, était appelée 500 Mondial. Le chiffre indiquait la cylindrée unitaire, tandis que le nom célébrait le premier

### Page de gauche

Le numéro d'immatriculation marocain d'époque est à nouveau porté aujourd'hui. Même un modeste 4 cylindres Ferrari de 2,0 litres semble puissant. Quel superbe état d'origine!



LOUCHE





**Page de gauche, de haut en bas**

La Mondial, poursuivie par sa voiture sœur, s'attaque à l'étape du Mans du Tour de France 1954. Lorsqu'elle fut présentée à Pebble Beach, la Ferrari était un monument d'originalité en comparaison de voitures restaurées à grands frais.

titre mondial en Formule 1 et la série de victoires internationales déjà remportées par le moteur.

La 500 Mondial était destinée aux gentlemen drivers tels que Vittorio Marzotto, le plus âgé d'une fratrie de quatre pilotes, qui a terminé deuxième des Mille Miglia en mai 1954. Son prototype 500 Mondial Spyder était l'une des six 500 Mondial carrossées par Scaglietti. Parmi les premières voitures Tipo 501 de production, connues aujourd'hui sous le nom de Série 1, vingt-deux ont été construites en 1954, avant l'adoption d'un nouveau bloc-moteur. Toutes avaient le volant à droite et la plupart portaient une carrosserie ouverte élégamment agressive signée Pinin Farina. Quatorze autres exemplaires ont été construits dans le style de la 750 Monza (3,0 litres, 750 cm<sup>3</sup> par cylindre).

La célèbre *carrozzeria*, bientôt désignée comme fournisseur exclusif de Ferrari, n'a habillé que deux châssis Tipo 501 en *berlinettas* fermées: les numéros de châssis 0422MD et 0452MD, tous deux engagés dans le Tour de France Automobile de septembre 1954. La magnifique voiture Bleu de France présentée dans ces pages est la n° 0422, dont le moteur Tipo 110 de 1985 cm<sup>3</sup> et 170 ch porte le même numéro de série.

Selon la *Foglio di Montaggio* de la voiture, le châssis 0422MD a été terminé le 4 juin 1954, sous la supervision du technicien Franchini. Après la réparation de quelques fuites d'huile, la voiture a été expédiée par l'intermédiaire de l'agent de Casablanca, André Vanon, de Cogemati SA, à son premier propriétaire, Mario Dutaritz, un citoyen français et vétéran du Tour de France vivant au Maroc. À la livraison, elle fut immatriculée sous le numéro 3092 MA 24 (MA pour Maroc, protectorat français jusqu'en 1956) et immédiatement préparée pour le Tour de France de cette année-là, avec des lave-glaces et une batterie de quatre phares.

Avant d'abandonner, la voiture de Dutaritz a effectué le relais sur le circuit du Mans le deuxième jour. Une photo en noir et blanc montre 0422 juste devant sa sœur, 0452 : c'est très probablement la dernière fois que les voitures ont été vues ensemble. Mais la course fut suivie d'un coup de théâtre: la Mondial fut immédiatement saisie par les douanes françaises et, bien que les détails soient épars, il semble qu'André Vanon ait pris des mesures

drastiques pour tenter de récupérer un paiement manquant de la part de Dutaritz.

En 2002, un célèbre collectionneur de Ferrari est devenu son troisième propriétaire par l'intermédiaire d'un agent américain. À son arrivée aux États-Unis, toutes les pièces mécaniques ont été soigneusement démontées, nettoyées et remplacées uniquement lorsque cela était absolument nécessaire. Les durites et les bagues en caoutchouc qui fuyaient ou étaient abîmées ont été remplacées, mais rien n'a été peint, plaqué ou modifié par rapport à l'état dans lequel la voiture a été reçue. Quelques travaux sur le moteur ont été effectués depuis, mais rien de plus qu'un entretien majeur.

En janvier 2003, 0422MD est réapparue sur la scène des voitures classiques, faisant une forte impression lors du Cavallino Classic, à Palm Beach en Floride. Elle a remporté la Coppa 4 Cilindri, la très convoitée Preservation Cup et un trophée de la classe Argent. En avril 2004, elle a fait sa deuxième sortie en concours, lors du Ferrari Club of America National Meeting à Sebring, et a de nouveau reçu le trophée de la classe Argent.

Après quelques années loin des yeux du public, la Mondial s'est présentée en août 2012 au concours de Pebble Beach en Californie. Le jeudi, elle a terminé le Tour d'Élégance avant le concours et le dimanche, elle a remporté la classe de préservation d'après-guerre de la FIVA, arborant toujours les quatre phares Marchal installés pour ce funeste Tour de France.

Cette 500 Mondial, aujourd'hui âgée de 68 ans, est restée dans un merveilleux état d'origine. La qualité du savoir-faire des artisans italiens est restée intacte, sans avoir reçu les restaurations auxquelles tant de voitures sont soumises. Même si cette Mondial particulière ne s'est pas avérée être la voiture de course parfaite, elle a une grande signification historique car elle possède le même type de moteur qui a propulsé Ferrari vers son premier titre de champion du monde de Formule 1.

Cette série a souligné mieux que toute autre le lien direct entre la course et les voitures de série de cette époque étonnante. Enzo Ferrari a pris un problème (la nécessité de réinventer un moteur en fonction de nouvelles règles) et l'a utilisé pour développer un nouveau marché pour son entreprise. Cet esprit visionnaire est toujours présent dans cette voiture. ❶

**Ferrari 500 Mondial Berlinetta Pinin Farina 1954**

**MOTEUR** 4 cylindres, 1985 cm<sup>3</sup>, 2 ACT, double allumage, carter sec, 2 carburateurs Weber 50 DCOA3  
**PUISSANCE** 170 ch à 7000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle transaxle à 4 rapports, propulsion, différentiel à glissement limité **DIRECTION** À vis et secteur **SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressort à lames transversal, amortisseurs réglables Houdaille. Ar: pont de Dion, ressort à lames transversal, amortisseurs réglables Houdaille **FREINS** Tambours **POIDS** 725 kg **VITESSE MAXI** 236 km/h



[www.domaine-combier.com](http://www.domaine-combier.com)

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

# LA VITA ROSSA

Pèlerinage à Maranello en Portofino M **Page 68**  
Immersion dans la Cavalcade **Page 78** Nos événements préférés **Page 88**  
Horlogerie, beaux objets, livres et souvenirs Ferrari **Page 92**





# PÈLERINAGE EN TERRES SACRÉES

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ  
PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT

Une journée à Maranello, c'est un voyage que tout amateur de Ferrari doit faire au moins une fois dans sa vie pour découvrir ce qui fait l'âme du constructeur.



TANT DE FERRARI SONT NÉES SUR  
LA SUPERBE ROUTE QUI S'ÉCHAPPE  
AU SUD DE MARANELLO



# D'

après *Trip Advisor*, les trois monuments les plus importants d'Emilie-Romagne sont le Sanctuaire di Madonna di San Luca et la Piazza Maggiore à Bologne, ainsi

que le Pont Tibère à Rimini. Il ne faut pas croire tout ce qu'on lit sur Internet : nous le savons tous, la première chose à voir dans la région, c'est l'entrée historique de l'usine Ferrari, dans le centre de Maranello. La façade en brique peinte en rouge et ornée des célèbres lettres jaunes « Ferrari » mérite à elle seule le voyage au centre de l'Italie et vous autorise même à l'exercice du *selfie*. Vous ne serez pas seuls : à toute heure du jour et de la nuit, il y a toujours, au 4 Via Abetone Inferiore, quelques passionnés à admirer et à photographier les voitures qui en sortent. Même la « simple » Portofino M dont nous prenons le volant : quel honneur de pouvoir traverser avec une Ferrari le célèbre portail !

Avant de visiter Maranello, nous partons faire un tour avec la voiture, passons devant le rond-point orné du Cavallino Rampante, puis le monument à Enzo Ferrari, un peu en retrait à côté de l'Hôtel de Ville, pour nous échapper sur la route qui part plein sud vers Serramazzoni, escaladant les Apennins dans de délicieuses enfilades où la petite Ferrari est magistrale d'agilité. Tant de bolides ont été développés sur ce superbe itinéraire et nous croisons quelques berlinettes entièrement camouflées qui le confirment. La balade est un régal, mais il est maintenant temps d'aller nous prosterner devant les idoles du temple : direction le Musée Ferrari de Maranello.

Amusant au passage de constater la ferveur pour les habitants et visiteurs de la ville pour toutes les Ferrari, une vision pourtant bien banale ici. En garagant la Portofino sur le parking du musée, nous sommes accueillis par de grands sourires complices...

La marque possède deux musées : l'un est à Modène et voisine la maison d'Enzo Ferrari, se concentrant sur l'œuvre du *Commendatore*, l'autre est ici et célèbre les voitures, aussi bien de route que de compétition. Et ce sont des autos extraordinaires que l'on y découvre : la première que l'on croise est la 250 LM châssis n° 5995 « stradale » convertie par Ferrari pour le Comte Volpi afin d'être homologuée route. Et à ses côtés, une coque nue du même modèle permet d'admirer la beauté folle de cette sculpture automobile.

L'exposition « Supercars » présente toute la lignée allant de la 288 GTO à la LaFerrari, et voir tous ces monuments réunis est toujours spectaculaire, mais pas autant que la section du musée consacrée aux voitures de compétition. Le jour de notre visite, nous y croisons notre Joconde... Ou plutôt la célèbre 250 GTO n° 3445 aux couleurs bleu et jaune du pilote suédois Ulf Norinder : exceptionnel !

Il y a enfin le Saint des Saints, la Salle des Trophées où sont exposées les coupes glanées en plus de 70 ans et 1 000 Grand Prix de Formule 1, entourées par quelques-unes des plus importantes monoplaces Championnes du Monde. Voilà qui donne des frissons.

Pour déjeuner, nous n'avons pas à aller bien loin, direction le célèbre Ristorante Cavallino qui fait face à l'usine. L'ancienne ferme, puis cantine devenue restaurant en 1950, a bien changé depuis qu'Enzo

#### Page de gauche et à droite

Quelle Ferrari synthétise mieux la joie de vivre à l'italienne que la Portofino ? Les routes qui attaquent les collines au sud de Maranello ont clairement forgé son caractère : elle est ici chez elle.





**Ci-dessus, ci-contre et page de gauche**  
 Tout a changé au Cavallino, et certains vous diront que ce n'est plus la même chose... Sans doute, mais on y mange divinement bien, à l'image de cette succulente « Crème Caramel al Parmiggiano Reggiano » revisitée. Au Musée Ferrari, nous ne savons plus où donner de la tête.





Ferrari y avait ses habitudes: rouvert en juillet dernier après une importante rénovation, il a été entièrement redécoré par la célèbre architecte d'intérieur India Mahdavi qui a habilement mêlé hommages à l'histoire de la Scuderia Ferrari et atmosphère de *trattoria* traditionnelle avec une esthétique très contemporaine, à la fois colorée et épurée. Entre les affiches de course, des moteurs et pièces de Formule 1 sont mis en avant telles des sculptures abstraites, alors que d'anciennes esquisses de design agrémentent les salons privés.

Un régal pour les yeux, mais le festin est dans l'assiette: la cuisine a été confiée au maestro de la nouvelle gastronomie italienne Massimo Bottura, dont le restaurant l'Osteria Franciscana, trois étoiles au guide Michelin, a été élu à deux reprises meilleure table au monde... Nous salivons d'avance le menu en cinq services, auxquels nous ne résistons pas, qui comble toutes nos attentes. Il commence par une « Crème Caramel al Parmiggiano Reggiano ». Intrigué? Derrière cette appellation on trouve un plat paysan traditionnel de la région revisité soit un flan de parmesan affiné 36 mois, nappé d'un authentique vinaigre balsamique traditionnel de la Villa Manodori. Oubliez tout ce que vous pensez savoir sur le

vinaigre, il s'agit ici d'une crème au goût intense, fruit de 50 ans de vieillissement. Un plat aussi savoureux que léger et étonnant... Et ce n'est que le début d'une farandole culinaire poursuivie par des tortellinis servis dans une crème de parmesan corsée, une Baccalà (morue froide à la sauce verte accompagnée d'une figue fumée), des ribs de porc d'Emilie-Romagne dont la tendresse répond à l'astringence des légumes marinés qui les accompagnent, s'achevant sur un *Paciugo di mascarpone*. Oh la la, quel moment extraordinaire! Heureux et repus, nous quittons le Cavallino pour rendre visite à la boutique voisine, Maranello Collection, et passons du monde de luxe feutré des adresses officielles du constructeur pour l'univers très authentique des passionnés qui gravitent autour de l'usine. Ici, c'est l'adresse de Luca Fornetti, qui depuis 1979 propose les meilleurs objets pour les collectionneurs d'automobilia Ferrari. On y trouve l'une des librairies les plus fournies d'ouvrages consacrés à la marque, qu'ils soient neufs ou d'occasion, et dans toutes les langues, et aussi une sélection vertigineuses de modèles réduits. Et puis il y a les trouvailles uniques de la maison. Luca nous rapporte une caisse dans sa réserve qui dévoile la collection d'un des premiers mécaniciens de Ferrari:

## C'EST UNE JOCONDE QUI NOUS ATTEND AU MUSÉE: LA 250 GTO N° 3445. QUELLE RENCONTRE EXTRAORDINAIRE!





**Cette page, sans horaire à partir de ci-contre à droite**  
 Luca Fornetti nous présente l'un des trésors de sa boutique: les cours de motoriste de la *Scuola di Perfezionamento Professionale Alfredo Ferrari* de l'année 1946. Lello Apicella et sa Testarossa signée par les plus grands noms du sport automobile. L'entrée de son restaurant Lo Smeraldo est un véritable « hall of fame » du monde Ferrari.





## AU FOND D'UNE IMPASSE, UN TROU DANS LA BÂCHE PERMET D'ASSISTER AUX PREMIÈRES LOGES À CE QUI SE PASSE À FIORANO

combinaisons, livre de cours de l'école de l'usine datant des années 40 et innombrables photos d'archives sur lesquelles apparaît notre homme au côté des bolides au Cheval Cabré. Un trésor que l'on ne peut trouver que chez ces gardiens de la passion qui forment une grande famille unie par leur amour du constructeur. Comme pour le confirmer, un certain Simone Scaglietti passe la porte de la boutique: petit-fils du carrossier historique de Ferrari, celui-ci a lancé une gamme de parfums inspirés par l'héritage automobile de sa famille. Après d'innombrables anecdotes partagées, nous partons en quête de quelques scoops: on nous apprend que le pilote de Formule 1 Carlos Sainz Jr a été vu ce matin à jouer au football sur le terrain public de Maranello et un hurlement mécanique se fait entendre du côté de la piste de Fiorano. Est-il là pour essayer un nouveau bolide? Au fond d'une impasse anonyme, un trou dans les bâches masquant la vue sur le circuit permet d'assister aux premières loges à l'activité: mais ce sont quelques voitures de séries qui tournent, sans doute aux mains de clients. Nous ne sommes pas seuls: d'autres tifosi sont venus jeter un œil et nous discutons tout naturellement avec eux autour de la Portofino. Pour tenter d'observer un modèle secret, il faut se

placer sur le rond-point donnant accès à la voie express, en face de la discrète sortie de l'usine, là où se terrent quelques paparazzis professionnels qui jaillissent frénétiquement dès qu'une Ferrari apparaît. Vu le défilé permanent de voitures neuves sortant faire leur galop d'essai (on y voit des spécifications étonnantes!) et des prototypes très camouflés, cela doit être une activité épuisante. La soirée tombe et nous partons dîner à Lo Smeraldo, le restaurant préféré des ferraristi, tenu par Lello Apicella, qui fut le pizzaiolo d'Enzo Ferrari. Dans une ambiance délicieusement désuète, on y trouve un véritable musée consacré à la marque, alimenté par les innombrables personnalités de l'automobile venues là. On se plonge admiratif dans la collection d'objets offerts par le *Commendatore* à Lello et l'incroyable galerie de portraits des visiteurs. Et si vous êtes sympathiques, Lello vous montrera sa Ferrari Testarossa recouverte d'autographes de tous les grands noms du sport automobile. C'est l'adresse parfaite pour comprendre la ferveur qui anime Maranello et l'infinie gentillesse des tifosi pour ceux qui partagent leur passion. Cette journée était bien trop courte: il faudrait une bonne semaine pour visiter toutes les adresses de la ville. Nous y retournerons, c'est promis! 📍

# Carnet d'adresses

## Restaurants

### RISTORANTE CAVALLINO

Oui, Cavallino a changé, mais quand l'un des meilleurs chefs du monde est aux manettes, c'est une explosion de saveurs qui attend les visiteurs de ce haut lieu de l'univers Ferrari. Excellente carte de cuisine traditionnelle locale revisitée de façon très contemporaine avec des produits de la plus haute qualité: cette table rivalise avec les plus grandes pour vous offrir un moment inoubliable dans une ambiance délicieuse, entouré de morceaux du patrimoine Ferrari. Mieux vaut réserver...

Via Abetone inferiore, 1, Maranello

Tél.: 0536 944877

reservation@ristorantecavallino.com



### LO SMERALDO

La table du Commendatore Lello Apicella est l'épicentre de la passion pour le cheval cabré à Maranello: tout le monde du sport automobile va y déguster les excellentes pizzas adoucies par Enzo Ferrari en personne. Mais aussi profiter de sa cave unique de 700 références et de ses pâtisseries maison. À moins de simplement y aller dans l'espoir de croiser un pilote de Formule 1, d'admirer la fabuleuse collection d'objets Ferrari et l'incroyable galerie de portraits, ou simplement pour échanger avec le généreux Lello. Une adresse incontournable.

Via per Vignola, 247, Maranello

Tél.: 0536 948177 - ristorantelosmeraldo.com



## RISTORANTE MONTANA

Une institution aux abords du circuit de Fiorano, décorée de nombreux souvenirs de la Scuderia et qui est devenue une adresse très select. Carte simple et réduite mais très efficace de cuisine traditionnelle locale. C'est l'endroit idéal pour célébrer en famille ou entre amis la livraison de sa nouvelle voiture. Réservation plus que conseillée.

Via XX Settembre, 3, Fiorano

Tél. : 0536 843910

ristorantemontana.it

## Shopping

### MARANELLO COLLECTION

Les meilleurs objets de collection Ferrari et une incroyable collection de livres et de miniatures neuves et d'occasion.

Via Abetone inferiore, 23, Maranello

Tél. : 0536 941612

maranellocollection.com

### FERRARI FLAGSHIP STORE MARANELLO

La boutique officielle de la marque est dédiée à la nouvelle ligne de mode Ferrari, et on y trouve également d'incroyable *goodies* tel le livre consacré aux SP1 et SP2 Monza.

Via Abetone inferiore, 19, Maranello

Tél. : 0536 949888

store.ferrari.com

## À visiter

### MUSEUM FERRARI MARANELLO

Les plus belles Ferrari de route et de compétition sont exposées dans le musée du constructeur, ainsi qu'un motor-home de F1 qui se visite. Un passage obligé à Maranello.

Via Alfredo Dino Ferrari,

43, Maranello

Tél. : 0536 949713

ferrari.com

## Pratique

Les agents officiels de la marque :

### INEACO AUTO SPA MODENA

Via Emilia Est, 1319,

Modène

Tél. : 059 4737810

### MOTO SERVICE

Via Emilia Est, 1040,

Modène

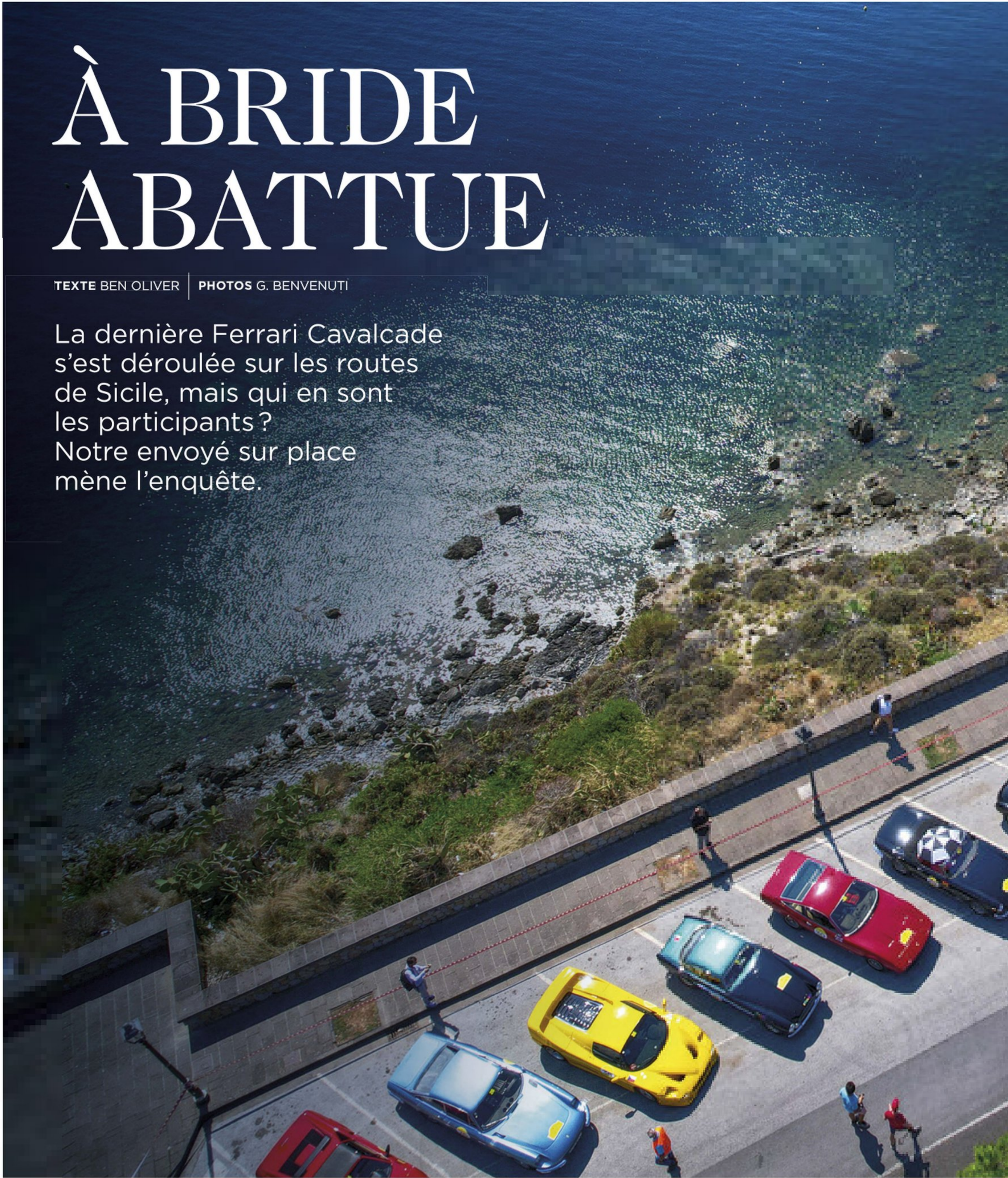
Tél. : 059 280009



# À BRIDE ABATTUE

TEXTE BEN OLIVER | PHOTOS G. BENVENUTI

La dernière Ferrari Cavalcade s'est déroulée sur les routes de Sicile, mais qui en sont les participants ? Notre envoyé sur place mène l'enquête.





**I**l y a une chose qui doit être un tantinet agaçante quand vous achetez votre première Ferrari neuve : penser que tout l'argent que vous avez dépensé (et vous en avez dépensé beaucoup), vous attire les faveurs du constructeur, puis découvrir qu'il existe différents niveaux de privilèges dont vous n'aviez pas idée avant de signer votre chèque, et que vous êtes en réalité en bas de l'échelle.

La Cavalcade est un événement qui s'adresse aux super-clients, ceux qui achètent des hypercars comme la LaFerrari, des modèles de la gamme Icona (les SP1/2 Monza et la nouvelle Daytona SP3) et les versions les plus extrêmes et rares de la gamme standard. Ils participent probablement aussi à des activités Corse Clienti comme la série de courses Challenge ou le programme F1 Clienti, dans lequel la Scuderia vous permet de faire rouler les anciennes Formule 1 qu'ils ont achetées. Ils peuvent également être propriétaires d'un des modèles XX réservés aux circuits, également expédiés par avion sur les circuits du monde entier par le constructeur, ou possèdent des

modèles uniques dont les spécifications ont été réalisées sur mesure par le programme Tailor Made. En ne pensez pas qu'avoir dépensé 90 millions de dollars pour acquérir une 250 GTO vous donne accès à ce club fermé : l'argent que vous avez dépensé n'est pas allé à Ferrari...

Le constructeur gère tout cela avec une subtilité et une habileté inégalées. Son image de marque et son pouvoir de fixer les prix sont si forts qu'il pourrait facturer beaucoup plus cher certaines de ses voitures de production sans que leurs ventes n'en souffrent. Mais ce serait un peu cupide, alors au lieu de cela, de nombreux prétextes, aussi inventifs que séduisants, sont imaginés pour que des clients aux moyens quasi illimités continuent de signer des chèques.

Ces activités ne sont pas que de simples agréments : elles contribuent matériellement aux résultats de Ferrari. Lors de son introduction en Bourse en 2015, Sergio Marchionne, le regretté patron de Ferrari de l'époque, a soutenu que l'entreprise devait être valorisée à 10 milliards d'euros, comme une société de produits de luxe, plutôt que comme un constructeur automobile avec tous ses coûts de R&D et de





Une Cavalcade, c'est quatre jours de conduite sur les plus belles routes d'une région italienne





## Voir une Monza sur la route est un événement : pourtant, en voici une douzaine, dont trois monoplaces SP1

fabrication. J'ai participé à la rédaction d'un rapport pour une banque d'investissement soulignant que la fabrication de voitures n'est pas comparable à l'impression de foulards en soie. Nous avons indiqué qu'une valorisation à 6 milliards d'euros serait généreuse. Comme nous avons tort ! Les journalistes automobiles considèrent Ferrari et Aston Martin comme des marques rivales, mais ce n'est plus le cas des journalistes financiers. Aston ne vaut que 2,5 milliards d'euros, alors que Ferrari est aujourd'hui valorisé à 35 milliards d'euros, soit environ quarante fois son bénéfice annuel : une évaluation totalement injustifiable si l'on fait abstraction du fait que ses meilleurs clients n'ont de cesse de dépenser de l'argent chez Ferrari, indépendamment des pandémies et des crises financières mondiales. Et Dieu sait qu'ils peuvent dépenser sans compter. Les 25 000 euros que coûte un billet pour la Cavalcade ne sont qu'un début. Beaucoup d'invités apportent deux voitures, une moderne et une classique, ou une décapotable et un coupé en cas de pluie. Et ces voitures sont livrées par camion ou par avion : l'édition 2021, se déroulant en Sicile, a vu arriver des autos d'Australie, d'Indonésie, du Mexique et du Japon, ainsi que des États-Unis et de toute l'Europe. Puis, ils auront probablement besoin de chambres d'hôtel supplémentaires pour leur famille et leur entourage, qui viendront tous par les airs : le terminal d'aviation privée le plus proche de l'hôtel était complet. Arrivé tôt, j'ai assez rapidement pris la mesure de l'événement et des participants, assis au bar de la piscine de l'hôtel, en attendant de rencontrer mon contact chez Ferrari. Le prix de mon déjeuner, plutôt modeste, s'est élevé

à 140 euros. Les enfants de quelques clients jouaient dans la piscine. L'un d'eux s'appelait Enzo : je suppose que ce n'était pas une coïncidence. J'écris parfois sur les avions, et je terminais justement un article sur le nouveau jet privé de Dassault. Le couple assis derrière moi, également des invités de la Cavalcade, en possédait un et comparait son plafond d'altitude avec celle du Gulfstream qu'ils utilisaient également.

Mais il serait erroné de considérer les participants à la Cavalcade comme de simples multimillionnaires fanatiques de Ferrari. L'événement, qui en est à sa dixième édition, consiste en quatre jours de conduite sur les meilleures routes de la région, avec des pauses-café et des déjeuners dans d'élégantes villas privées, et des dîners dans des lieux auxquels vous n'auriez jamais accès autrement. Les années précédentes, les invités ont dîné au Vatican et au Palais des Doges de Venise. Mais le transport entre l'hôtel et le dîner n'est pas aussi fabuleux que les voitures que les invités conduisent, ou les jets à bord desquels ils sont arrivés : il y a longtemps que certains d'entre eux n'ont pas fait la queue pour un siège étroit recouvert de polyester dans un minibus. Alors que l'on nous conduisait au dîner ce soir-là (sur une plage privée), j'ai discuté avec l'un des invités, un Américain, à l'arrière de notre bus. Il s'agissait du Dr Larry Caplin, dentiste devenu entrepreneur dans le domaine de la santé, qui a conduit son propre SSC Tuatara à une moyenne de 455 km/h sur la piste du Centre spatial Kennedy en janvier dernier. Il est clair que certains de ces millionnaires sont d'authentiques passionnés.

Le lendemain matin, la vue des voitures au moment du





Ce ne sont pas seulement des voitures :  
ce sont des Ferrari, et Ferrari c'est l'Italie



départ pourrait également vous faire oublier tout cynisme. Voir une Monza sur la route est un événement : pourtant, en voici une douzaine, dont trois monoplaces. Elles partent en convoi, suivies de treize LaFerrari (dont deux appartenant au même couple de Thaïlandais) et d'une demi-douzaine de SF90. On m'avait confié une 812 GTS bleue pour la journée, et ce n'est pas souvent qu'une Ferrari de 800 ch se fait détrôner de façon aussi totale.

Après les voitures modernes viennent les classiques. Les années précédentes, Ferrari organisait des Cavalcade distinctes pour les modernes et les anciennes, mais cette année, elle les a combinées : 50 de ses plus grandes voitures de tous les temps se joignent ainsi aux 100 modernes.

Le colossal casse-tête d'organisation consistant à trouver des arrêts café avec parkings pour 150 voitures inestimables a été compensé par le spectacle extrêmement rare d'un tel rassemblement. La 250 California appartenant au baron allemand des chemins de fer Jaroslaw Pawluk était probablement la Ferrari la plus précieuse présente, valant peut-être 15 millions d'euros. Trois collectionneurs mexicains sont chacun arrivés avec une 166, mais les vrais amateurs de Ferrari n'ont sans doute pas manqué la 208 GTS Turbo de 1982. Ce modèle ultra-rare, bien que peu spectaculaire et réservé à l'Italie, était la première voiture de route suralimentée de Ferrari, devançant la 288 GTO de deux années et utilisant un turbo pour tirer des performances décentes de son V8 de 2,0 litres réduit et exonéré d'impôts. Heureusement, la Cavalcade ne se résume pas à des puissances et des prix démesurés. Et si ce convoi est impressionnant à regarder, il l'est encore plus quand on

conduit. Même Ferrari ne peut rien faire contre les routes siciliennes, dont le revêtement est souvent épouvantable, ou contre les labyrinthes de béton des autoroutes, mais au moins, lorsque vous roulez lentement, vous pouvez profiter de l'amour des foules qui bordent les routes. On leur a distribué des drapeaux jaunes Ferrari avant notre arrivée, mais ils semblent sincèrement enthousiastes et n'éprouvent aucun ressentiment à l'égard de ces grandes fortunes qui passent à une vitesse antisociale et font du bruit devant la maison de leur grand-mère, à bord de voitures qui valent chacune plus que le village tout entier. Mais ce ne sont pas seulement des voitures, bien sûr : ce sont des Ferrari, et Ferrari c'est l'Italie... Même si la voiture que vous applaudissez est conduite par un milliardaire chinois de la big-pharma. « À Monza en particulier, m'a indiqué le pilote belge Laurent de Meeus, quand on passe dans les rues, il y a une sorte de communion avec les Italiens. »

Il n'y a également qu'en Italie que l'on reçoit pareils encouragements de la police locale. Habituellement, la vue d'une moto BMW à la livrée bleue de la Polizia Stradale dans votre rétroviseur, alors que vous roulez à 200 km/h sur l'autostrada, est une très mauvaise nouvelle, mais il est clair qu'aujourd'hui on ferme les yeux. Sur la Cavalcade, les policiers sont là pour vous débarrasser du trafic courant et, dans un cas, pour arrêter une F8 Tributo sans l'autocollant de l'événement, dont le conducteur tentait admirablement de se faufiler dans le convoi à la sauvette. Même une autoroute ennuyeuse devient une expérience unique lorsqu'on est entouré de voitures comme celles-ci. Elles ne sont pas faites pour être appréciées de manière



statique, et c'est une joie que d'admirer les courbes uniques des nouvelles Monza en mouvement, lorsque l'une d'elles s'accroupit légèrement alors que le trafic se dégage, pour partir en hurlant dans un tunnel. Respect aux trois propriétaires de Monza SP1 monoplaces qui ont conduit et navigué jusqu'à 400 km très musclés chaque jour, en solo. Mais comme le prouve cette 208 GTS, nul besoin d'un bolide à 2 millions d'euros pour apprécier l'événement. Un invité britannique a eu l'assurance d'arriver dans sa Portofino ordinaire : même pas une M. Je l'ai suivi à la sortie d'un café et nous sommes partis ensemble sur la route de montagne vertigineuse qui traverse la péninsule nord-ouest de l'île. Largement dépourvue de circulation, mélange d'épingles à cheveux et de sections rapides, ouvertes et visibles, avec des vues sur l'Etna et la mer Tyrrhénienne, c'est le genre de route où la légende de Ferrari s'est forgée lors de la Targa Florio, qui se tient quelques kilomètres plus à l'ouest. Malgré une puissance supérieure, il me fallait cravacher la 812 pour le suivre. Ma grosse GT à V12 avant semblait rétrécir autour de moi comme le font toujours les meilleures Ferrari. Elles vous font oublier leur puissance, leur gabarit et leur valeur, leur direction vive et leur énorme adhérence vous encourageant à prendre chaque virage comme avec une Lotus Elise. L'exaltation, l'engagement et l'excitation de tels trajets pourraient à eux seuls justifier les dépenses, les efforts et les années passées à grimper dans la hiérarchie savamment construite par Ferrari. Laurent de Meeus, qui est pilote de Challenge et de GT3, a désormais participé à six Cavalcade.

Comme les autres mâles hyper-alpha croisés sur la Cavalcade, il ne manque pas d'options pour s'amuser, mais il n'a qu'une idée en tête : continuer à être invité. « Lorsque je me suis inscrit pour la première fois, il était encore assez facile d'y entrer, dit-il. Je n'ai pas eu à franchir d'obstacles particuliers. Mais aujourd'hui, je peux vous dire que la concurrence est rude pour faire partie de ce groupe. Il s'agit de rester sur la liste. » Alors, qu'est-ce que cela implique ? « Je pense que vous devez continuer à acheter des voitures, évidemment. Je pense aussi que la façon dont on vous voit vous comporter ici joue un rôle également. Quelques personnes ont parfois fait des choses stupides, et Ferrari est connu pour ne pas pardonner. Je pense que c'est un plus d'apporter les bonnes voitures. Ils ne s'attendent pas que je vienne en Monza, mais si vous en avez une, pourquoi ne pas l'amener ? » Une vente aux enchères caritative organisée le dernier soir permet de récolter des fonds pour les bonnes causes locales. Mon cynisme revient et y voit un bon pourboire à la population locale qui ferme les yeux sur ce convoi de 150 personnes qui dure quatre jours. Mais peut-être que cela sert un objectif plus grand, plantant une graine dans la tête des enfants qui, autrement, ne verraient ces voitures que sur une Playstation. « Honnêtement, ce que j'ai le plus apprécié, c'est quand nous sommes arrivés à l'heure du déjeuner hier, me glisse Caplin. Je suis resté près de ma voiture et j'ai laissé des enfants de 5 à 85 ans, s'asseoir dans la voiture et prendre des photos. Cela signifiait beaucoup pour eux, et cela ne m'a rien coûté. » ❶

## Une 208 GTS et quelques Portofino démontrent qu'il n'y a pas besoin d'avoir un bolide à 2 millions d'euros pour apprécier l'événement





## Qui participe aux Cavalcade ?

**Reno de Paoli, Directeur marketing global de Ferrari, répond :**

*« Il s'agit essentiellement de nos meilleurs clients du monde entier. C'est le niveau le plus élevé. Ce sont les clients qui nous ont été les plus fidèles au fil des ans, et qui ont une relation directe avec l'usine. Les invitations viennent directement de nous, à Maranello. Ils vont planifier toute leur année en fonction de la Cavalcade. Donc, avant même que nous ayons commencé celle-ci, ils demanderont « quand se déroulera celle de 2022 ? ». Ils veulent noter ces dates, parce que c'est une activité incontournable pour eux. Ils veulent être là. Si vous êtes propriétaire pour la première fois, vous pouvez peut-être participer à une visite locale pour vous faire une idée de ce que c'est de passer un certain temps avec des clients partageant les mêmes idées. Et finalement, vous pourrez peut-être venir ici un jour, pour être avec les plus proches ambassadeurs de la marque. »*









# TOUR AUTO

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS MATHIEU BONNEVIE

**L**e Tour Auto 2021 a été, situation sanitaire oblige, décalé à l'automne comme l'édition de l'an passé et s'est tenu du 30 août au 4 septembre dernier sur un parcours reliant Paris à Nice en faisant étape sur les circuits de Dijon-Prenois, de Bresse, de Lédénon et au Paul Ricard.

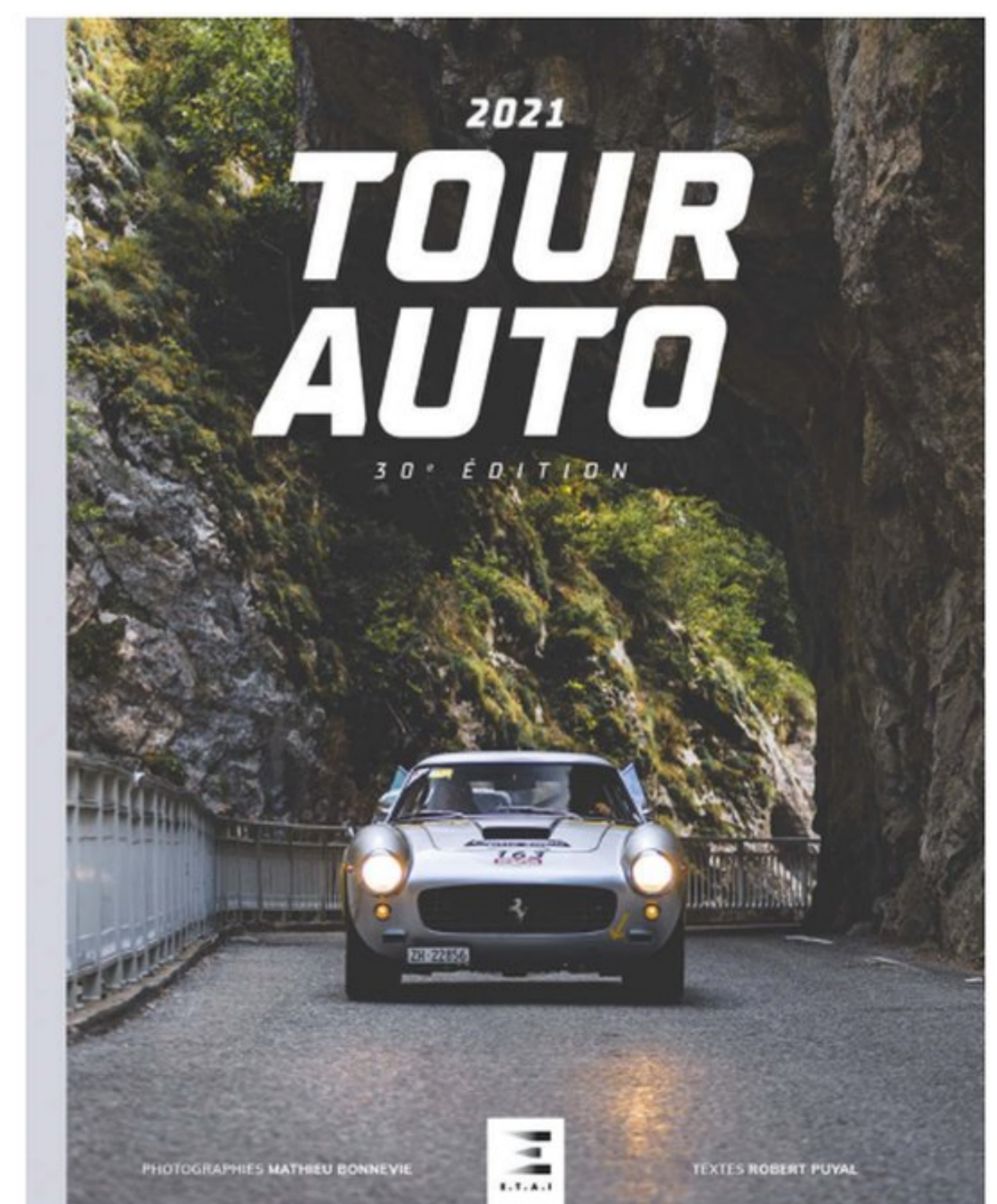
Lors de cette édition, en plus de la Jaguar MkII, une grande Ferrari était à l'honneur : la 250 GT SWB qui a remporté l'épreuve à trois reprises consécutives de 1960 à 1962. Pas moins de huit exemplaires ont pris le départ de l'un des plus beaux rallyes historiques du calendrier, aux côtés d'une 250 MM de 1953 (ci-dessus, châssis 0298 MM), d'une paire de 250 Lusso et de 275 GTB 6C et d'un quatuor de 308 GTB (deux Gr. 4 et deux Gr. B).

Les spectateurs ont pu également jouir de la présence exceptionnelle d'une Matra MS 650 de 1972 (ci-contre) et surtout de la sonorité envoûtante de son V12 qui n'a pas été ménagé : cette voiture a remporté le classement Compétition G.

Au palmarès des Ferrari, c'est la 275 jaune n° 52 d'Oscar Brocades Zaalberg et Vincent Drapeau qui a brillé : le duo a remporté la catégorie Régularité G et termine troisième du classement Régularité Scratch.

Le photographe Mathieu Bonnevie, dont les images illustrent de temps en temps *Enzo*, a pris les très beaux clichés publiés ici et qui se retrouvent dans le livre officiel du 30<sup>e</sup> Tour Auto, disponible en librairie depuis peu : un cadeau idéal pour se replonger sur les routes du tour en compagnie des sublimes Ferrari de l'édition 2021.

**Tour Auto 2021**  
75 euros | Mathieu Bonnevie et Robert Puyal | ETAI







# ZOUTE CONCOURS D'ÉLÉGANCE

TEXTE ET PHOTOS ARNAUD MEUNIER

La douzième édition du Zoute Grand Prix a eu lieu le second week-end d'octobre. Son point d'orgue a sans aucun doute été le Concours d'Élégance pour lequel 75 automobiles uniques et classiques ont pris place sur le *fairway* du Royal Zoute Golf Club.

Deux catégories nous ont particulièrement attirés. La première était dédiée au gentleman driver Jean Blaton, dit « Beurlys ». On y trouvait la 512 BB/C châssis n° 22715 modifiée par le Garage Francorchamps pour Le Mans 1978. Pilotée par Teddy Pilette, « Beurlys » et Raymond Touroul, elle a renoncé après 39 tours sur problème de boîte de vitesses. Mais aussi la dernière 512 BB LM produite, commandée par l'Ecurie Francorchamps pour Le Mans 1982, qui ne prit pas part à l'épreuve, et la Barchetta Beurlys Special, une barquette au look de F40 construite pour Jean Blaton selon ses directives, dont seul le moteur est d'origine Ferrari.

Albert Uderzo, très grand amateur de Ferrari, a également été mis à l'honneur. Avec le concours des membres du Club Ferrari France, le public a pu admirer la 288 GTO n° 53325 qui a été livrée le 19 mars 1985 à Uderzo par l'intermédiaire de Ferrari

France Ch.Pozzi, à Paris. Elle a été récompensée par le Most Iconic Car Award. La 412 boîte méca n° 68163 qui a reçu le Special Award by the Jury a été acquise par Uderzo en 1987, et c'est la F40 n° 77978 qui a remporté la première place de la catégorie. Voiture du Salon de Paris 1988, elle était l'une des deux premières F40 livrées en France. Nous avons également vu la 308 GTB Gr. 4 Michelotto n° 20951, passée entre les mains de Raffaele « Lélé » Pinto et Domenico « Nico » Grosoli avant d'être vendue à l'Ecurie Ch.Pozzi. Jean-Claude Andruet la mena à la victoire du Rallye Sprint de Nîmes 1982 avant qu'elle ne soit cédée à Uderzo à l'issue de la saison.

Parmi les autres Ferrari présentes lors du Concours, notons la 365 GTB/4 Michelotti N.A.R.T. Spider n° 14897 commandée par Luigi Chinetti Sr. et exposée au Salon de Turin 1974, la 212 Inter Coupé Vignale n° 0237EU qui a remporté la Coppa InterEuropa 1953, la 275 GTB n° 07373 qui a couru en Italie aux mains de « Riccardone » entre 1965 et 1967, et enfin l'Arese RH95 exposée par Touring Superleggera, réalisée sur la base mécanique de la 488. Il s'agit ici du premier exemplaire des 18 prévus: elle a reçu le premier prix dans sa catégorie Special Display Class. 📍

# EN TOUTE INDÉPENDANCE

Pour cet hiver, notre sélection horlogère se concentre sur trois maisons indépendantes à (re)découvrir de toute urgence.



## Nomos Autobahn Director's Cut Limited Edition

Nomos, dont le siège se trouve à Glashütte, dans l'ancienne Allemagne de l'Est, est un nouveau venu dans le monde de l'horlogerie, puisqu'il a été fondé en 1990. L'Autobahn s'écarte quelque peu des designs habituels de la société, dépouillés et élégants à la manière du Bauhaus, mais il s'agit toujours d'une Nomos reconnaissable entre toutes. La version Director's Cut est dotée d'un bracelet rallye en métal de style années 60 et d'un ensemble différent de couleurs de cadran. Ce dernier présente un arc de blocs de teintes contrastées qui, avec l'aiguille des heures, s'illuminent en bleu dans l'obscurité pour ressembler à un mini-compteur de vitesse à votre poignet.

3800 euros | [nomos-glashuette.com](http://nomos-glashuette.com)

## Baltic MR01

Le fabricant français Baltic ne cache rien de ses composants: la nouvelle MR01 (pour « micro-rotor ») utilise un mouvement automatique Hangzhou ELA05MN provenant de Hong Kong, à 30 rubis, avec une réserve de 42h et fonctionnant à 28800 Bph. La MR01 a un petit air de Patek Calatrava, sans le prix de plusieurs milliers d'euros, mais avec toujours les côtes de Genève et les vis bleuies à chaud. Elle est en rupture de stock pour le moment, mais nous espérons que d'autres arriveront bientôt, car elle est diablement tentante.

650 euros | [baltic-watches.com](http://baltic-watches.com)



## Oris Big Crown ProPilot Big Date Bronze

La Big Crown ProPilot existe depuis un certain temps, mais Oris vient de sortir cette version en bronze. Il n'y a pas beaucoup de montres plus lisibles: le cadran noir mat et les index blancs y veillent. Au lieu d'une boucle standard sur le bracelet, on trouve un fermoir élégant en bronze dont il suffit de soulever le bord avant pour l'ouvrir, telle la boucle de la ceinture d'un avion

1850 euros | [oris.ch](http://oris.ch)



## RESTAURATION • ENTRETIEN



**OFFICINA VALENTI**  
SPORT & CLASSICS CARS

**SPÉCIALISTE INDÉPENDANT FERRARI • MASERATI • LAMBORGHINI**

Tél. +32 2 331 33 20 - [www.officinavalenti.be](http://www.officinavalenti.be)

# SUR UN AIR DE MEMPHIS

Alors que le Centre Pompidou consacre une exposition à Ettore Sottsass, redécouvrons l'œuvre de ce géant du design italien.

TEXTE ROBERT LOUIS MOMINE



## Bibliothèque Carlton

Le 11 décembre 1980, Ettore Sottsass fonde le mouvement Memphis à Milan, et sa bibliothèque Carlton, née en 1981, est sans conteste le totem le plus emblématique de ce courant majeur du design contemporain dans lequel se mélangeaient les formes, les motifs et les couleurs dans une explosion visuelle totale qui allait marquer de son empreinte la décennie 80 en déstabilisant tous les codes établis dans le mobilier. Karl Lagerfeld et David Bowie, en grands fans de Memphis, affichaient la bibliothèque dans leur salon décoré des pièces les plus extravagantes, et celle-ci est toujours éditée par Memphis Milano. Haute de 196 cm et large de 190 cm, elle fait parfaitement office de séparation dans une pièce, utilisée dans sa fonction première de ranger des livres (les pans en diagonale se montrent, contre toute attente, bien pratiques pour caler les tomes qui ne tiennent pas debout dans des étagères conventionnelles...), ou tout simplement vide pour admirer la sculpture moderne qu'elle a toujours été.

14 600 euros | [memphis-milano.com](http://memphis-milano.com)



## Moulins à sel, poivre et épices

Est-ce un hochet d'enfant ou un jouet pour adultes ? Les formes et couleurs, aussi ludiques que suggestives, de cette série d'objets édités par Alessi laissent planer le doute.

Mais si cela ne vous amuse pas, d'autres teintes sont disponibles (noir, blanc et jaune, ou noir rouge et jaune) pour décorer votre table de leurs volumes géométriques simples. Un tire-bouchon et un bocal complètent cette série.

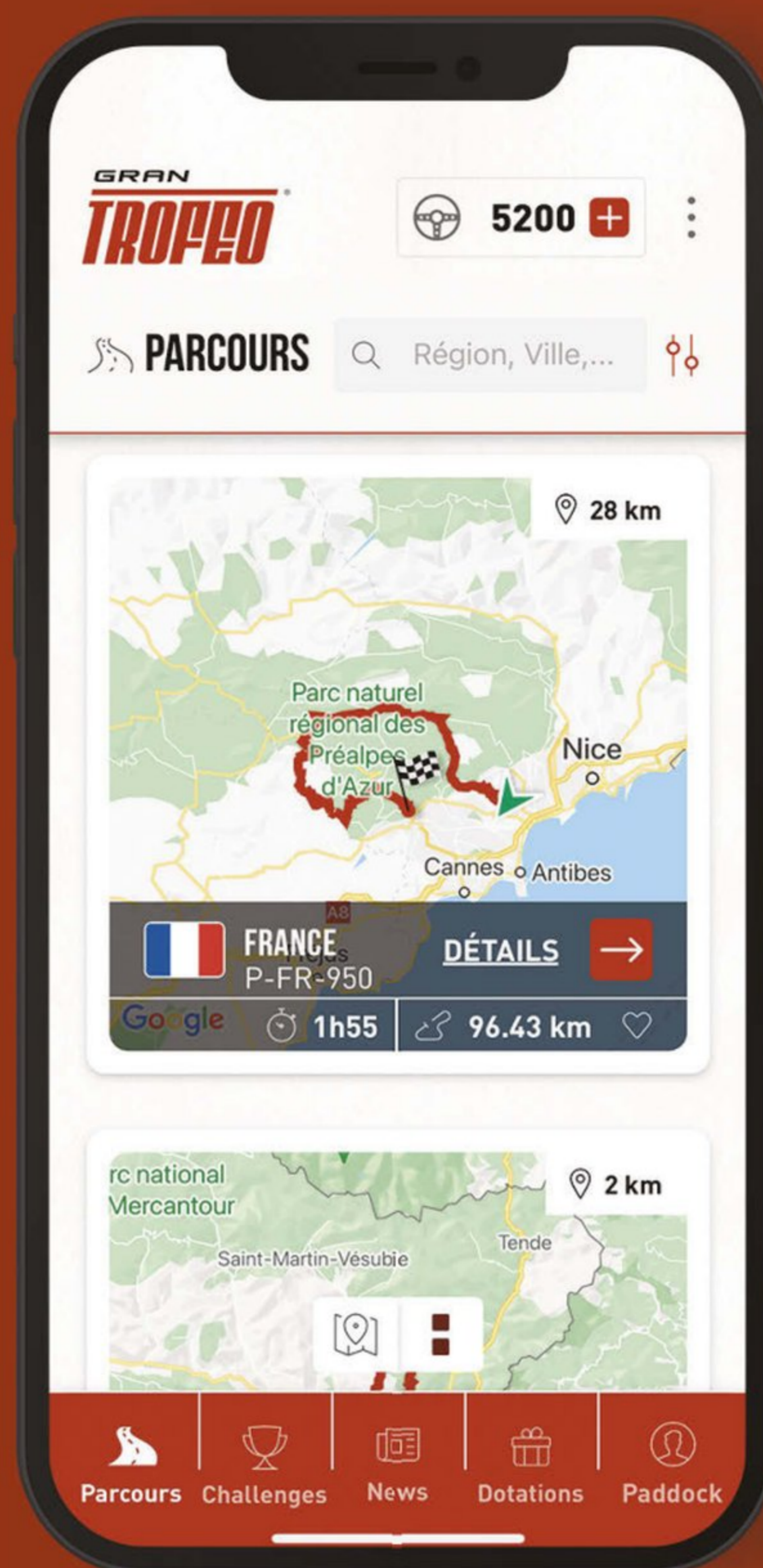
À partir de 78 euros | [eu.alessi.com](http://eu.alessi.com)



## Tabourets Pilastro et Colonna

L'éditeur italien de mobilier en plastique Kartell, fondé en 1949, rend hommage au mouvement Memphis avec ces deux tabourets en technopolymère thermoplastique teinté dans la masse, pouvant également faire office de tables d'appoint. Se déclinant en cinq couleurs (vert, rose, noir rouge et violet), ils témoignent de l'humour du designer en transformant un élément d'architecture en une pièce de design pop et acidulée.

281 euros | [kartell.com](http://kartell.com)



# LE RALLYE AUTOMOBILE CHANGE DE DIMENSION

**GRAN  
TROFEO**

## Voici le plus grand rallye au monde.

Après dix ans d'organisation de rallyes\* dont la réputation n'est plus à faire, nous avons mis à profit cette période bien particulière pour élaborer une vraie révolution : le plus grand rallye au monde, où que vous soyez, quel que soit votre copilote ou pilote, quand vous le voulez, et quelle que soit votre auto. Réalisez les meilleures performances et remportez les récompenses exceptionnelles mises en jeu !

Télécharger dans  
**l'App Store**

DISPONIBLE SUR  
**Google Play**

**GranTrofeo.com**  
**@grantrofeo**

\*Rallye Père-Fils™, Rallye Père-Fille™, Padre-Figlio™, 1000kmGT™ notamment

# GENTLEMEN, START YOUR ENGINES

Cet hiver encore, les nouveautés en librairie nous emmènent sur les plus beaux circuits de course.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ



## GTO 64

290 livres sterling | Doug Nye | Watermark (en anglais), [gto64.com](http://gto64.com)

C'est le monument de cette fin d'année: l'historien anglais de Doug Nye, grand spécialiste du sport automobile des années 50 et 60, et de Ferrari, nous propose un ouvrage définitif consacré aux 250 GTO de la saison 1964, soit aux sept châssis qui ont reçu la nouvelle carrosserie Pininfarina (au lieu de l'originale réalisée par Scaglietti) inspirée par celle de la 250 LM. Trois de ces voitures étaient toutes neuves, alors que les quatre premières étaient d'anciennes GTO « Série 1 » recarrossées.

La précision de cet ouvrage est extraordinaire, rentrant dans le détail de chaque épreuve, avec des photos de chaque voiture à chaque occasion: c'est une véritable bible pour tout passionné de la GTO.

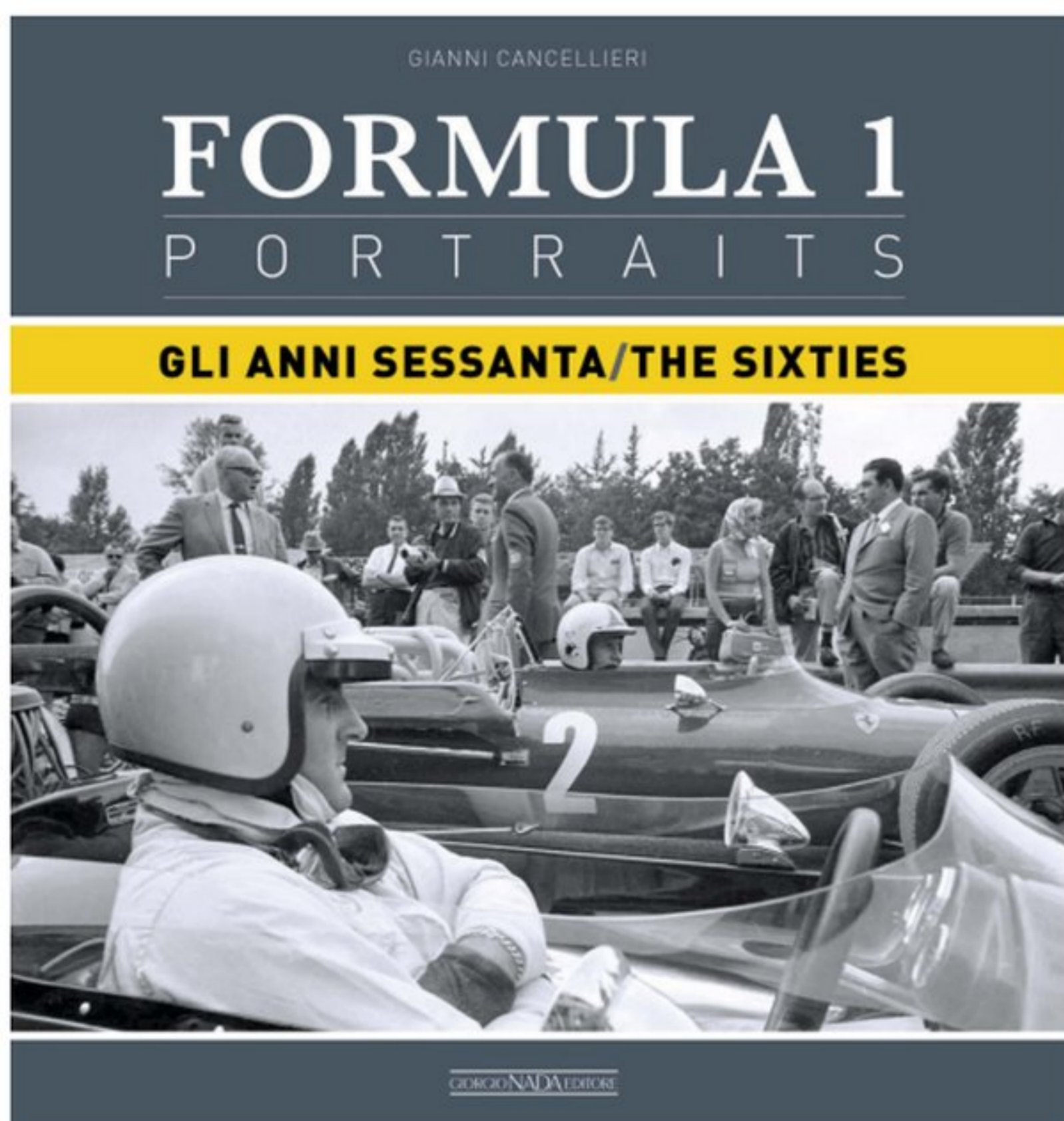
Ce tome ultra-complet de 452 pages grand format, enveloppé dans un coffret cartonné, est limité à 1000 exemplaires, proposés à 290 livres sterling, alors qu'une « Uber Edition » est destinée aux collectionneurs: 100 exemplaires seulement, avec couverture tendue de cuir ornée d'un numéro de course en céramique, à 1265 livres sterling. Vous avez le choix!



## Formule 1 Ferrari

54 euros | Stuart Codling | ETAI

L'ouvrage qu'il vous faut pour être incollable sur les F1 Ferrari: l'auteur, un spécialiste de la discipline, a passé en revue la cinquantaine de monoplaces (et leurs dérivées) qui ont fait l'histoire de la Scuderia, accompagnées de nombreuses photos d'archives et de leurs fiches techniques complètes. Une annexe liste l'ensemble des résultats de Ferrari en Grands Prix: un joli livre, aussi agréable à feuilleter qu'à consulter pour des recherches plus poussées, indispensable aux amateurs de sports mécaniques, tout comme pour ceux en quête de références. Une réussite pour l'éditeur français, à un prix fort abordable.



## Formula 1 Portraits, the Sixties

75 euros | Gianni Cancellieri |

Giorgio Nada Editore (en italien et anglais)

Les productions de la maison d'édition italienne Giorgio Nada sont toujours de très belle facture et à l'iconographie soignée, et cet ouvrage consacré aux grands champions des années 60 ne fait pas exception. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une compilation des plus beaux clichés des pilotes de l'époque, parfois dans le feu de l'action, parfois complices, dans des moments de joie ou de concentration. Une délicieuse plongée dans un âge d'or de la F1, où l'on croiera le chemin de Phil Hill, de Wolfgang von Trips, de John Surtees, de Lorenzo Bandini et de leurs concurrents...



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](http://www.jacques-assurances.com)

**JACQUES Assurances**

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: [alpine@agents.allianz.fr](mailto:alpine@agents.allianz.fr)

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



**Allianz** 

# PRENDRE LES CHOSSES EN MAIN

Une sélection tactile des plus beaux objets Ferrari!



## Volant Ferrari Vintage

Empoigner le volant Nardi d'une légendaire berlinette Ferrari quel plaisir inouï cela doit être... Du rêve à la réalité il n'y a qu'un pas avec cette sublime reproduction à l'échelle 1 du modèle monté entre 1959 et 1965. Destiné aux collectionneurs, il se présente avec une jante en bois d'acajou et des branches en aluminium poli, et le célèbre cheval cabré sur le klaxon.

3900 euros | [store.ferrari.com](https://store.ferrari.com)



**Gamme Montblanc Great Characters  
Enzo Ferrari Special Edition**

La maison Montblanc dévoile une gamme dédiée à Enzo Ferrari avec cinq stylos (deux à plume et trois à bille), un carnet et une encre. Ces outils d'écriture multiplient les références à l'œuvre du *Commendatore*, à commencer par la forme inspirée de celle de la barquette 125 S, la première auto à porter son nom, ou les plumes gravées du volant de la 250 GTO... Des dates, citations et autres clin d'œil sont à découvrir sur les stylos, alors que la couverture du carnet représente un éclaté de moteur et que le flacon contient de l'encre violette, couleur utilisée par Enzo pour sa correspondance...

**Stylos à partir de 780 euros, carnet 75 euros, encre 36 euros | [store.ferrari.com](http://store.ferrari.com)**



**Sculpture de cheval cabré**

Au début du siècle, Ferrari a décidé d'enlever les chevaux en bronze qui ornent les murs de Maranello depuis les années 1980 et de les remplacer par des chevaux en chrome, et grâce à cette rénovation de la décoration, un bronze de 90 cm est maintenant disponible à la vente chez Collector Studio, à Toronto.

**16500 dollars canadiens | [collectorstudio.com](http://collectorstudio.com)**



**365 GTB/4 Michelotti NART Spyder 1/43**

Une « Daytona » qui a couru à Daytona... Oui, cette voiture est bien une 365 GTB/4 Competizione, recarrossée par Michelotti dans un style particulier mais très reconnaissable. C'est le trio Devendorf/Adamowicz/Kline que la NART a engagé aux 24h de Daytona 1978 où elle abandonna, avant de tenter sa chance la même année aux 24h du Mans aux mains de Jean-Pierre Malcher et Patrick Langlois, sans plus de résultat. Cette dernière (n° 46) est également reproduite par Matrix.

**Env. 95 euros | [matrixscalemodels.com](http://matrixscalemodels.com)**



# SPÉCIALISTE FERRARI

  
**ACHAT  
VENTE AUTOS**

**PARIS  
DEAUVILLE**

  
**ENTRETIEN  
RÉPARATION**

[WWW.DINOSPORT-AUTO.COM](http://WWW.DINOSPORT-AUTO.COM)



*Dino Sport*

163 RUE CASIMIR PÉRIER  
95870 BEZONS

Z.A DU GRIEU RUE M.CURIE  
14130 PONT-L'ÉVÊQUE

TEL: **06.26.76.26.91**

# AUTOFFICINA

Aux bons soins de la Carrosserie Lecoq Riviera **Page 102**

Nos conseils pour acheter une 365 GTC/4 **Page 108**

Officine Valenti: un Italien à Bruxelles **Page 116** Toute l'actualité du marché **Page 122**



# LA CLINIQUE DES ÉTALONS

À la Carrosserie Lecoq Riviera, les Ferrari accidentées retrouvent une seconde vie dans le respect des règles de l'art.

TEXTE CÉDRIC PINATEL | PHOTOS NICOLAS DELPIERRE

Atelier Carrosserie

Aire de Finition

Ferrari





#### Ci-dessus et page de droite

Thomas Alunni veille sur le développement de la Carrosserie Lecoq Riviera. Lorsque cela est possible, les experts de l'atelier réparent ce qui peut l'être, plutôt que de changer les pièces, pour un résultat impressionnant.



« **C**a s'annonce compliqué, mais on va tout faire pour la sauver si le client le souhaite ». Thomas Alunni, le directeur de la Carrosserie Lecoq Riviera, jauge l'étendue des dégâts en regardant les premières images d'une Ferrari 812 Superfast

lourdement accidentée sur une route près de Monaco.

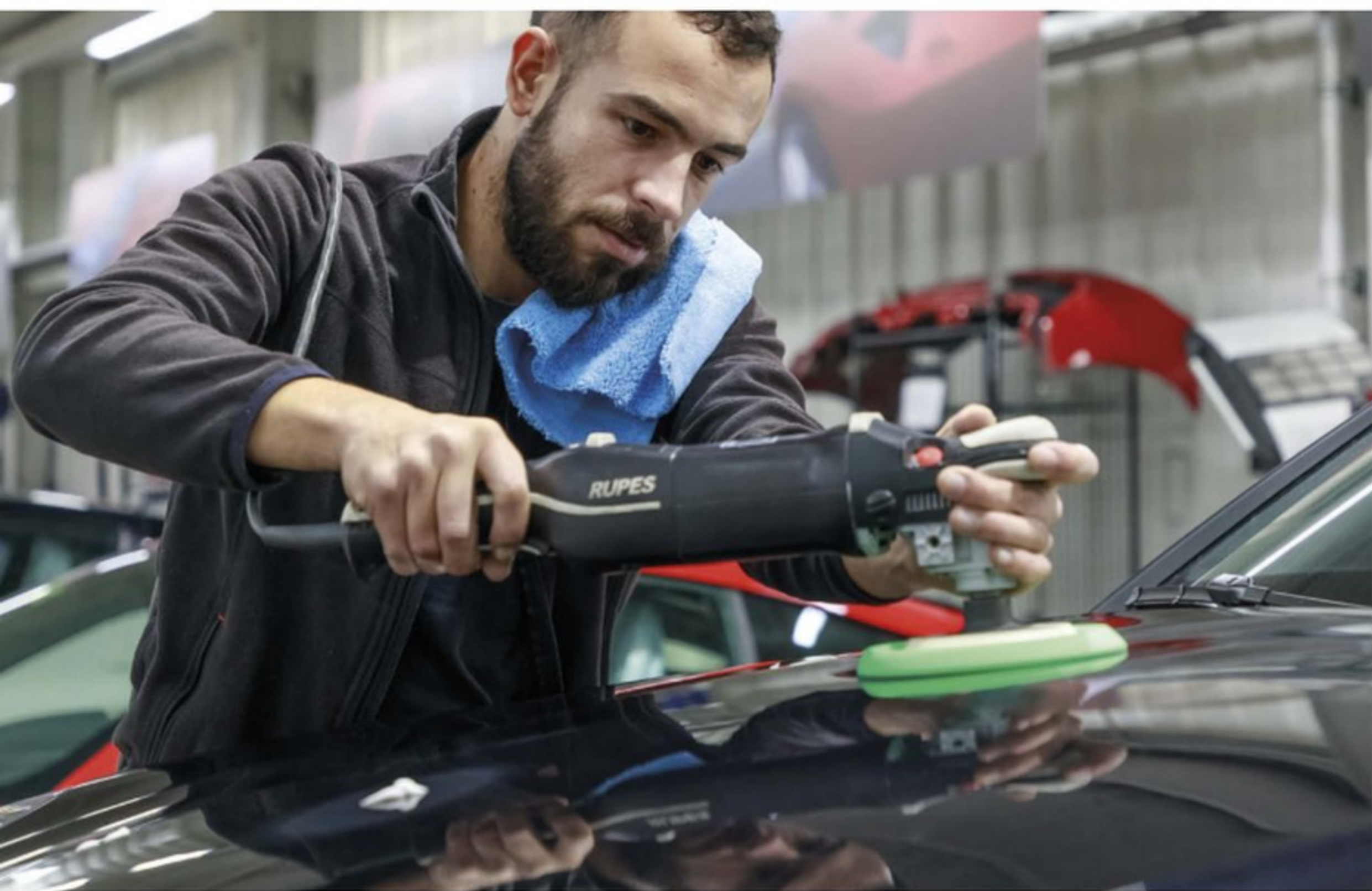
Les images impressionnent : la voiture présente une face avant complètement écrasée et la poupe porte également les stigmates d'un contact avec le rail. On pourrait l'imaginer bonne pour la casse, mais la Carrosserie Lecoq Riviera possède les meilleurs outils possible pour soigner les blessures des Ferrari.

À l'image de son adresse historique en région parisienne, ce gigantesque centre d'expertise et d'excellence (seulement l'un des cinq en France à disposer de l'agrément Carrosserie Officielle Ferrari) s'appuie sur un atelier dont le dimensionnement et l'équipement n'ont rien à voir avec ceux des rares concurrents directs. « Nous sommes fiers de pouvoir compter sur de telles ressources, poursuit Thomas Alunni. Il aura fallu consentir à de gros investissements pour nous étaler sur 2800 m<sup>2</sup> et employer en permanence 20 personnes rien qu'ici à Mandelieu-la-Napoule. Mais je considère que c'est nécessaire pour réaliser le meilleur travail de carrossier possible et pouvoir répondre à toutes les demandes, y compris les plus techniques. » Même si la Carrosserie Lecoq ne couvre que deux cinquièmes du réseau total en comptant l'atelier de Paris et celui de Mandelieu-la-Napoule, elle est capable de traiter bien plus de 50 % des réparations et autres réalisations carrosserie agréées Ferrari grâce à sa force de frappe unique en France.

Et tout faire pour soigner les Ferrari y compris les plus prestigieuses, dans le respect absolu des règles de l'art, voilà ce qui passionne Thomas Alunni. En marchant entre une 599 Fiorano blanc « Fuji » en pleine réparation et une 812 Superfast bleu *ellectrico*, comme neuve après sa retouche, il se souvient de ses plus beaux chantiers : « Cette F40 LM que nous avons dernièrement remise sur pied après un gros accident sur la route, je m'en souviendrai toute ma vie. Tout comme cette F355 que son propriétaire, complètement effondré, pensait irréparable. »

**« Inutile de jeter une pièce lorsqu'elle est réparable. Ça va à l'encontre du bon sens »**





**Ci-contre**

La cabine de peinture ultramoderne est un outil indispensable à la carrosserie, qui travaille sur de nombreuses marques automobiles.

Grâce à un outillage et une machinerie de haute technologie Carbench et dans le respect le plus scrupuleux des directives de Ferrari qui prend ce genre d'expertise très au sérieux, il se produit de vrais petits miracles chez Lecoq. « Nous venons de recevoir un nouvel outil qui permet de remplacer et contrôler les inserts des fonderies des ancrages mécaniques sur les trains roulants des modèles de la gamme Ferrari. Dit comme ça, ça ne vous parle probablement pas, mais c'est le genre de machine qui permet d'aller très loin dans la réparation des voitures et d'augmenter leur réparabilité technique et économique ».

Ces artistes du sauvetage regrettent certaines pratiques litigieuses qui perdurent dans le milieu des réparations de véhicules de prestige. « Lorsqu'un choc touche la structure de l'auto (un élément collé, soudé ou riveté), la règle impose la plus grande rigueur possible pour la remettre en état. Pour une Ferrari (comme pour les autres marques de luxe et premium), il faut alors obligatoirement l'envoyer chez un carrossier agréé. Or par souci d'économie, certains professionnels peu scrupuleux effectuent parfois ce genre de réparation sans suivre les procédures officielles de la marque, hors du réseau autorisé (et parfois même sous couvert d'experts automobiles). Ils profitent parfois de la disponibilité de certaines pièces de carrosserie, sans traçabilité ni protection dans leur achat. Mais quand on parle d'une auto abîmée jusqu'au châssis, cette façon de faire peut poser de vrais problèmes de sécurité et de garantie. Ferrari fait tout pour lutter contre ces pratiques, mais elles n'ont pas encore totalement disparu. »

Il faut dire que Lecoq peut compter sur d'authentiques experts de la réparation, qui possèdent eux aussi l'agrément de Ferrari au terme d'une formation très poussée auprès du département technique de la marque de Maranello. Et cette expertise n'a pas d'âge : le « Groupe Albax », propriétaire de Lecoq, emploie 20 % de jeunes

en apprentissage dans ses équipes techniques et administratives. Parmi ces jeunes, les plus doués se retrouvent à travailler sur les Ferrari une fois l'expertise nécessaire acquise. « Ludovic S., notre plus jeune technicien agréé Ferrari, est arrivé chez nous à 17 ans et fut certifié aluminium Ferrari à 20 ans. »

Thomas Alunni regrette d'ailleurs que l'expertise et l'agrément officiel de la Carrosserie Lecoq Riviera, dont les équipes s'attellent en permanence sur une grosse cinquantaine de véhicules, ne suffisent parfois pas à convaincre les clients de venir directement plutôt que de passer par un intermédiaire. « Nos tarifs reflètent bien évidemment notre niveau d'expertise et d'équipement mais restent très abordables relativement aux investissements. Plus il y a d'intermédiaire(s), plus les prix augmentent et le temps d'intervention se rallonge. De manière générale, vous économisez en moyenne 20 % du prix total en visant directement une « Carrosserie Officielle ». Et dans tous les cas, la réparation se passera dans un de ces établissements avec la même expertise. »

Le bon travail n'empêche d'ailleurs pas les économies. « Je vais vous donner l'exemple de cette magnifique Ferrari 812 Superfast verte, récemment passée par notre atelier de Paris. Sérieusement abîmée au niveau de l'aile arrière gauche suite à un accident de la circulation, elle nécessitait de très gros travaux pour la remettre en état, avec un passage au marbre, un déshabillage complet de l'intérieur et des opérations sur la structure de l'auto. Dans ce genre de situation, un concessionnaire aura souvent tendance à préconiser un changement complet de l'aile. Compte tenu des dégâts, nos outils nous permettaient de remettre celle-ci dans son état neuf. Il s'agit de réparations coûteuses dans l'absolu. Mais le changement de l'aile aurait rallongé la facture de 30 %. Quand on parle de pièces Ferrari, il faut bien garder à l'esprit qu'il s'agit d'élé-

*ments de haute technologie à la valeur très importante. Et c'est là où notre métier de carrossier fait le plus sens: nous savons les réparer dans les règles de l'art, d'après les procédés dictés par Ferrari. »*

*Alors que nous avançons dans le gigantesque atelier, nous arrivons au niveau d'un technicien en train de s'affairer sur le bouclier arrière d'une 488 GTB. « Inutile de jeter une pièce lorsqu'elle est réparable. Ça augmente le prix dans de grosses proportions et va à l'encontre du bon sens. »*

*L'une des cabines de peinture vient de servir à la remise en état d'une 599 blanche lourdement abîmée à l'avant. « Nous sommes capables de repeindre toutes les Ferrari, même celles aux teintes les plus exclusives du catalogue Taylor Made. Il s'agit là du cœur même de notre métier de carrossier. Nous réalisons aussi des travaux de « detailing », même si ce genre d'activité nous passionne moins que la vraie belle restauration. En parlant de restauration, d'ailleurs, je garde un souvenir ému de cette 250 Testa Rossa réparée par nos soins il y a quelque temps. »*

Au passage, l'activité de la Carrosserie Lecoq Riviera ne s'arrête pas à Ferrari. Son agrément officiel couvre aussi la marque Tesla ainsi que Porsche, Jaguar, Land Rover ou Bentley. Chez Honda, on lui a confié l'agrément très spécifique de la dernière génération de NSX, elle s'apprête également à recevoir l'agrément officiel pour d'autres marques, et ses services sont déjà très appréciés des concessionnaires Lamborghini, Rolls-Royce, Aston Martin, McLaren ou encore Bugatti. « Il nous arrive en effet de travailler occasionnellement sur des Veyron ou des Chiron, qui sont nombreuses sur la Côte d'Azur. »

La Carrosserie Lecoq Riviera propose en outre l'agrément premium de compagnies d'assurances comme Axa, et prépare ceux d'Allianz ou encore Covea AIS, ce qui facilite les prises en charge et les règlements directs en cas de sinistre déclaré.

Lors de notre visite, nous sommes même tombés amoureux d'un Land Rover Defender transformé en très jolie voiture de plage par les artisans de la carrosserie. En attendant d'y retrouver probablement quelques Ferrari Purosangue d'ici quelques années... 📍

## **Dans le respect le plus scrupuleux des directives de Ferrari, il se produit de vrais petits miracles chez Lecoq**





# 365 GTC/4

Le grand coupé 2+2 du début des années 70 coûte aujourd'hui une fraction du prix de sa cousine la Daytona. Une bonne affaire ?

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT / ELEVEN CARS





**Q**uelle Ferrari curieuse que la 365 GTC/4! Cet éphémère grand coupé GT occupe une place particulière de la généalogie du constructeur, et on se demanderait presque pourquoi il a été créé...

Lancé au Salon de Genève 1971, il venait chapeauter la gamme en prenant officiellement la suite du coupé 2+2 365 GTC, mais remplaçait surtout la 365 GT 2+2 à quatre places dont il reprenait le châssis, raccourci, associé à un moteur proche de celui de la 365 GTB4 « Daytona », tout en étant vendu un peu plus cher que celle-ci. Vous suivez? Mais sa production n'a pas duré: en 1972 Ferrari lançait, sur un châssis rallongé de 20 mm, la 365 GT4 2+2 aux places arrière plus généreuses, et la GTC/4 disparaissait du catalogue après seulement 504 exemplaires assemblés. Un passage éclair!

Si sa silhouette évoque la Daytona, avec un long capot effilé se poursuivant par un habitacle posé sur le train arrière, avec une lunette arrière « fastback » s'achevant sur une poupe tronquée, le dessin marque un nouveau style plus anguleux chez Pininfarina, qui a entre-temps inauguré sa nouvelle soufflerie. L'élément le plus caractéristique de la GTC/4 est ce curieux bouclier en résine noire qui achève le capot et qui entoure la fine calandre, bouche noire plus ou moins visible en fonction de la couleur de la voiture. Elle inaugure aussi les triples feux arrière ronds qui seront une caractéristique visuelle des Ferrari des années 70, telles les premières BB et les 365 GT4...

Son V12 peut être décrit comme une version assagie de celui de la Daytona: il en reprend le bloc 4390 cm<sup>3</sup> et les culasses à double arbre, mais se contente de six carburateurs Weber 38 DCOE latéraux au lieu des 40 DCN verticaux de la GTB4, d'un taux de compression de 8,8:1 au lieu de 9,3:1, d'un seul distributeur au lieu de deux, et il fait l'impasse sur le carter sec. L'ensemble développe une puissance de 340 ch à 6200 tr/min contre 352 à 7500 tr/min.

Parmi les autres différences notables, la boîte de la GTC/4 est boulonnée au V12 et non pas placée entre les roues arrière comme sur la Daytona, et sa suspension

arrière dispose d'un complexe système de correction d'assiette Koni. Enfin, la GTC/4 affiche 1750 kg sur la balance, contre 1600 kg pour sa cousine, avec des performances qui s'en ressentent: sa vitesse maxi de 260 km/h est inférieure de 20 km/h et elle demande, à 7<sup>m</sup>6, près de 2<sup>m</sup> de plus pour passer de 0 à 100 km/h.

Voilà qui explique pourquoi, pendant des années, les collectionneurs ont boudé cette voiture à la ligne un peu particulière, pour lui préférer la Daytona bien plus sportive. C'est le triste lot des Ferrari à quatre places, comme nous le confirme Gonzague Ruchaud, cofondateur de la société de vente de voitures de collection et de sport Eleven Cars: « Elle souffre d'une concurrence d'image avec la GTB/4, et d'être une 2+2. Ce type de Ferrari vaut sensiblement moins cher que les autres, et on voit ce phénomène même sur les modèles les plus modernes, comme avec les 456 GT face aux 550 Maranello. On pourrait presque parler de désamour, mais il ne faut pas oublier que c'est aussi une Ferrari très rare, avec environ 500 exemplaires produits, et sans doute beaucoup moins de survivantes ».

Alors qu'elle représentait en 1971 le haut de gamme Ferrari, sa cote est nettement plus faible que celle de la Daytona aujourd'hui. « On trouve des voitures moyennes à partir de 180000 euros, un exemplaire rouge par exemple (une couleur qui ne lui va pas du tout, car il fait ressortir son bouclier noir) avec un peu de travail à faire. Une bonne voiture restaurée et certifiée se négocie dans une fourchette entre 250000 et 300000 euros, en fonction de son historique et de sa date de restauration. Nous avons vendu la voiture qui illustre ces pages 280000 euros, et un autre exemplaire, vert, 295000 euros. Tous deux sortaient de restauration. »

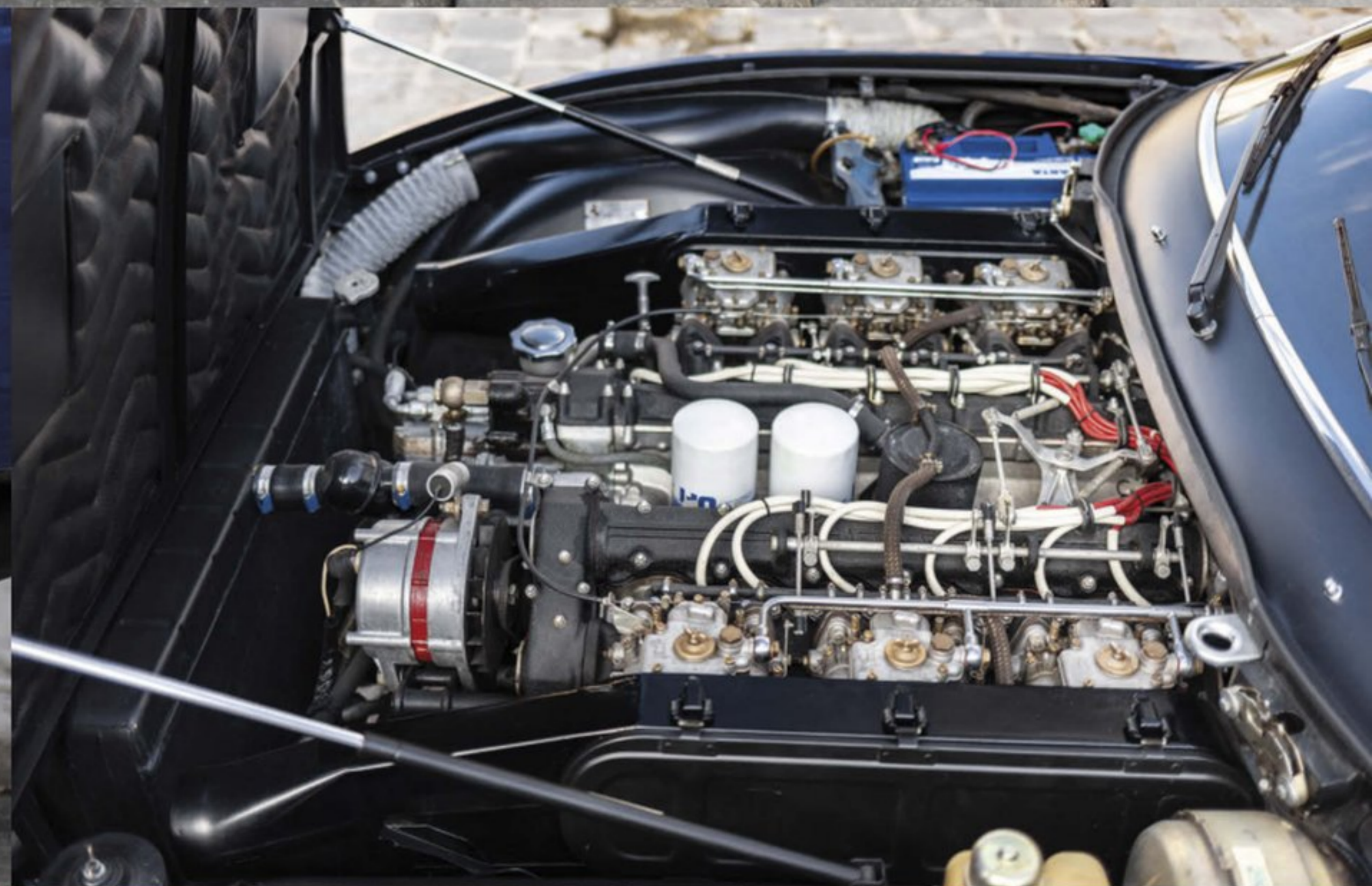
Comme la plupart des Ferrari de cette époque, c'est une voiture fiable à condition que l'entretien ait été rigoureux, et c'est là que le bât peut blesser, comme nous prévient Gonzague: « L'entretien d'une Ferrari a toujours été coûteux, et à une époque, en raison du désamour qu'elles ont connu, les GTC/4 n'ont pas valu très cher. Dans ces moments-là, les voitures sont souvent mal entretenues... ».

Philippe Gardette, grand spécialiste des Ferrari et fondateur du garage Auvergne Moteurs, rappelle aux ache-

#### Ci-dessous de gauche à droite

Lire le chiffre 300 sur un compteur de vitesse devait donner des frissons en 1971. La grille du levier de vitesse est cachée par un soufflet. Les pneus corrects sont toujours fournis par Michelin. Le V12 4,4 l double arbre est équipé de carburateurs horizontaux et non pas verticaux comme sur la Daytona.







### 365 GTC/4

**MOTEUR** V12, 4390 cm<sup>3</sup> **PUISSANCE** 340 ch à 6800 tr/min **COUPLE** 431 Nm à 4000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion  
**SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques (assiette constante à l'Ar), barres stabilisatrices  
**DIRECTION** À vis et galet à assistance hydraulique **FREINS** Disques ventilés, Av: 290 mm, Ar: 297 mm **JANTES** Av: 8 x 15 pouces en alliage  
**PNEUS** 215/70 R15 **POIDS** 1750 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 5,15 kg/ch **0 À 100 KM/H** 7"6 **VITESSE MAXI** 260 km/h  
**PRIX NEUF** 120 000 francs en 1971 (140 000 euros actuels) **COTE ACTUELLE** 225 000 - 325 000 euros



**Ci-contre et ci-dessus**  
 L'habitacle cosu offre une ambiance typique des années 70, la planche de bord sera reprise sur la 365 GT4 2+2. Les sièges arrière conviendront plus aux enfants ou aux bagages qu'à des adultes.





teurs les bases avant de franchir le pas pour une Ferrari ancienne: « Il faut d'abord prendre quelques précautions, à commencer par vérifier les papiers de la voiture, si elle a sa certification Classiche (et si c'est le cas, que la voiture est toujours dans une configuration identique que sur les photos qui accompagnent la certification...), et vérifier tous les numéros du châssis, du moteur et de la boîte. Une voiture peut ne pas être matching numbers, mais il faut s'assurer que c'est le bon type de moteur qui y est installé, pas celui d'une 365 2+2 par exemple. Un dossier d'entretien complet est indispensable, avec les factures qui permettent de vérifier la nature exacte des travaux effectués (régler les soupapes, par exemple, ce n'est pas la même chose que les remplacer), qui les a effectués et quand. Enfin, s'assurer que la voiture est complète avec sa trousse à outils, ses documents, son manuel d'utilisation, son carnet d'entretien avec sa pochette, ainsi que sa roue de secours. Enfin, le compte rendu de contrôle technique donne beaucoup d'informations sur l'état de la voiture ».

La réputation de solidité du V12 Colombo n'est plus à faire. « Sur la GTC/4, il faut surveiller les soupapes au sodium, les arbres à cames qui s'usent et les chaînes de distribution qui sont à changer tous les 100 000 km. Le système d'alimentation également: les filtres, les réservoirs, vérifier qu'il n'y a pas de fuite d'essence sur les nombreuses durites. Il est important de bien vérifier l'échappement: la ligne complète, avec les collecteurs et les silencieux primaires et arrière, existe en neuf chez Ansa mais est très coûteuse: il faut compter environ 12 000 euros.

*Beaucoup installent des lignes inox plus durables et moins chères, mais celles-ci ne sont pas acceptées pour la certification Classiche!* »

Pour la même raison, l'allumage est à surveiller: « Si un allumage électronique a été installé, exigez que toutes les pièces d'origine soient fournies avec la voiture: normalement la modification ne passe pas en certification, et remettre la voiture en configuration peut-être très dispendieux si on n'a pas ces pièces... »

Le système de suspensions arrière à correction d'assiette, qui empêche la voiture de se cabrer à l'accélération, est également une faiblesse de la GTC/4, comme sur les GT4 2+2 qui l'ont suivie. Le système d'origine emploie un combiné ressort-amortisseur par roue arrière, plus un très gros amortisseur, d'une dizaine de centimètres de diamètre, qui agit de façon inversée, mettant en pression le circuit pneumatique sous l'effet de la charge. Cet amortisseur est coûteux à changer, et beaucoup de propriétaires optent pour un remplacement par un système classique, également proposé par Koni, avec deux combinés par roue.

Et comme sur toute Ferrari des années 70, l'électricité est à contrôler: « À commencer par le boîtier des fusibles, le faisceau électrique, tous les feux... Mais aussi les vitres électriques. Il faut également vérifier dans l'habitacle le bon fonctionnement des coûteuses commandes de chauffage et de l'instrumentation ».

Pour la carrosserie, ce sont les points habituels qui sont à surveiller: bas des portes et bas des ailes. La seule pièce difficile à trouver étant ce fameux bouclier avant.

## « S'IL A ÉTÉ CORRECTEMENT ENTRETENU, LE V12 EST PRATIQUEMENT INDESTRUCTIBLE »





Ci-contre  
Sous cet angle, la filiation avec  
les Ferrari à venir est évidente.

## UNE GT RAPIDE ET SUPER EFFICACE QUI NE COÛTE PAS UNE FORTUNE AU QUOTIDIEN

Philippe Gardette recommande pour tout cela de se faire accompagner par un expert. « Cela coûte toujours bien moins cher que de se tromper ! Et surtout, n'oubliez pas que des problèmes ou des défauts ne doivent pas vous empêcher d'acheter une voiture. Ce qui est important, c'est d'acquiescer une voiture en toute connaissance de cause, pour anticiper les travaux à venir, mais aussi pour pouvoir en négocier le prix. »

Quid de l'entretien ? « À l'époque, une révision était préconisée tous les 20 000 km, avec le remplacement des bougies, le réglage des soupapes et de l'allumage, le remplacement du rupteur et du condensateur, sans oublier les diverses courroies d'accessoires. Pour tout cela, il faut compter entre 7 000 et 10 000 euros. »

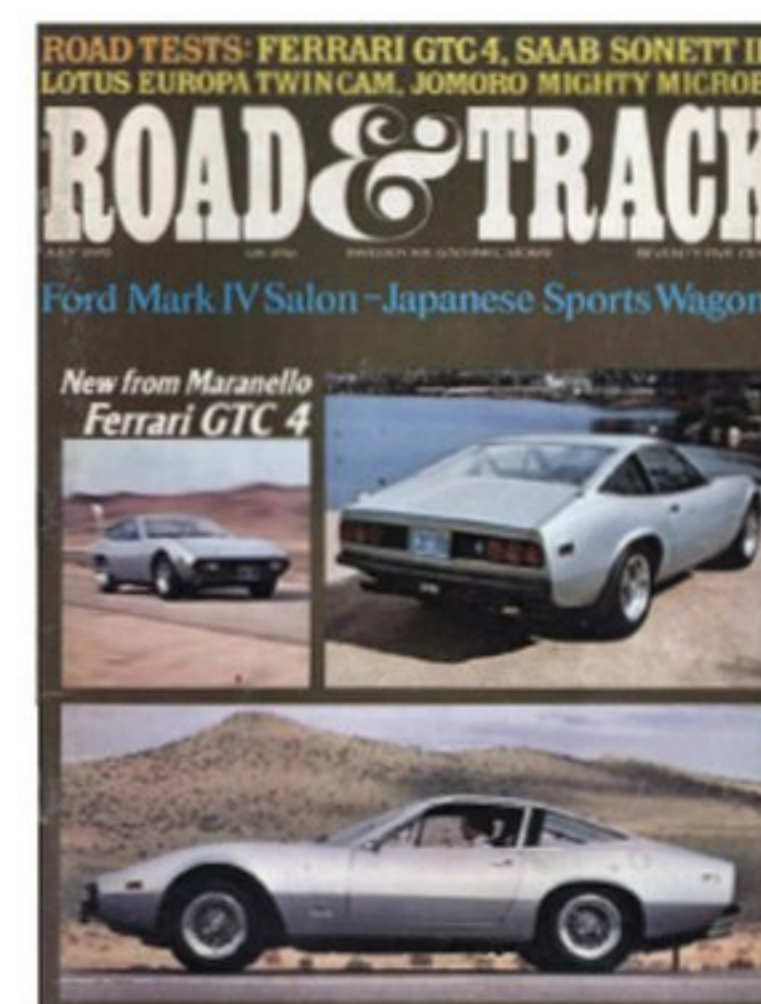
Surtout, la GTC/4 apparaît aujourd'hui comme une alternative intéressante pour qui est à la recherche d'une Ferrari V12 classique. « Que l'on aime ou pas son look qui est à cheval entre les années 60 et 70, indique Gonzague Ruchaud, c'est une auto extrêmement agréable à conduire, avec en prime la climatisation, une direction assistée et un moteur à la sonorité fabuleuse et qui marche très fort. Il faut simplement garder en tête que c'est avant tout une GT et pas une sportive. »

Il est peu probable que sa cote explose un jour, mais elle suit la tendance du marché, qu'il soit à la hausse ou à la baisse, et aujourd'hui celle-ci est plutôt stable. Si l'emblématique Daytona est plus sportive, n'oubliez pas que cela veut aussi dire bien plus fatigante à conduire... et qu'elle cote trois fois plus cher que la bien plus rare GTC/4. À bon entendeur... 📌

### Ce que la presse en disait à l'époque

« La carrosserie Pininfarina de la GTC4 semblait plutôt banale sur les premières photos, mais en vrai, son dessin est séduisant. C'est un design gracieux, propre et affirmé, avec des subtilités que l'on ne découvre qu'en l'examinant attentivement. On pourrait dire que ce modèle est une Ferrari pour amateurs matures. La visibilité panoramique est un point fort de son design : les manœuvres dans le trafic n'ont rien d'intimidant. Les sièges offrent beaucoup de place et de confort pour deux, mais le conducteur doit adopter une position à l'italienne, bras tendus à l'extrême, pour bien lire l'instrumentation. La GTC4 ferait une bonne voiture pour traverser le pays par tous les temps quand certains problèmes de notre voiture de

préproduction seront réglés. Le moteur, qui fait très Lamborghini avec ses 6 carburateurs alimentant des pipes d'admission placées entre les couvre-culasses, est spectaculaire, autant à l'œil qu'à l'oreille. Mais il ne développe pas autant de puissance que le moins joli bloc de la Daytona : il offre 30 ch de moins. Les performances le reflètent, la GTC/4 n'atteint que 240 km/h et ne rivalise même pas avec l'ancienne 330 GTC en accélérations. Mais, comme le dit Rolls-Royce, c'est suffisant. L'installation en série d'une direction assistée ZF est conforme à la nature raffinée de ce modèle. Grâce à elle, se garer avec ces gros pneus 215/70-15 est une opération réaliste, sans nuire aux sensations de conduite, même si le



rayon de braquage est aussi large que sur les autres modèles. Moins conforme, mais compréhensible en raison de sa vitesse de pointe, est le confort ferme à basse vitesse, qui fait parfois couiner la carrosserie. Il s'adoucit avec la vitesse tel un pur-sang prenant son élan. Le comportement en courbe est également excellent, avec ce qu'il faut de retour dans le volant et une bonne adhérence, même sur le mouillé, des gros Michelin. »  
**Road & Track, juillet 1972**



# CARROSSERIE HERVE

*rêvez, nous exauçons*

**SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI  
SPORT & COLLECTION**

**RÉPARATION ALUMINIUM & CARBONE  
TRAITEMENT CARROSSERIE & CUIRS**

**TESLA APPROVED BODY SHOP**  
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



## TAILORED FOR YOU

Programme de personnalisation sur mesure

**Tastes change, not passion ! \***

\* Les goûts changent, pas la passion !



**CARROSSERIE HERVE**  
PROVENCE

[carrosserieherve.com](http://carrosserieherve.com)

Réparation | Restauration | Personnalisation



**CARROSSERIE HERVE**  
CÔTE D'AZUR

**CH PROVENCE** D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH**  
+33 (0)4 91 05 87 60 | [contact@carrosserieherve.com](mailto:contact@carrosserieherve.com)



**CH CÔTE D'AZUR** Route de Vence 06800 **CAGNES-SUR-MER**  
+33 (0)4 89 97 86 57 | [cotedazur@carrosserieherve.com](mailto:cotedazur@carrosserieherve.com)

# DE FAENZA À BRUXELLES

On dit de Stefano Valenti qu'il est le meilleur de la région de Bruxelles, et ses clients viennent d'au-delà des frontières pour lui confier leur Ferrari à l'entretien, un moteur à refaire, ou même une restauration complète.

TEXTE LUCA RAGAZZONI | PHOTOS DENIS MEUNIER





**L**e regard pétillant et la voix posée sur un fond d'accent italien, Stefano Valenti nous accueille avec un café serré. À peine arrivé dans l'atelier, on comprend bien vite où l'on a atterri. Le parking devant ce grand bâtiment avait prévenu. L'immensité de ces lieux immaculés impressionne autant que la qualité et le nombre d'autos présentes. Des Ferrari bien sûr, mais aussi quelques Maserati, Lamborghini, Lancia, une Rolls et des prototypes de course rarissimes.

Humble, Stefano confie avoir toujours baigné dans les mécaniques. À Faenza en Émilie-Romagne, ville d'art italienne connue dès la Renaissance pour la production d'objets en céramique, ses parents s'occupaient déjà de gros moteurs, de camions et bateaux. « Ça m'a tout de suite passionné. » Stefano a commencé par préparer des moteurs de karts puis par quelques stages au sein de teams de compétition automobile: « Dans ma ville natale se trouvait la Scuderia Minardi, devenue plus tard Toro Rosso ».

La famille Valenti déménage en Belgique à la fin des années 1980: « Je suis alors rentré comme mécanicien dans le réseau officiel Fiat-Alfa Romeo ». Il entreprend des études pour obtenir un master de technicien et monte vite les échelons. Stefano officie en tant que *flying doctor*, un titre qui lui va comme un gant: « J'étais devenu la personne à qui l'on confiait les problèmes qu'on n'arrivait pas à résoudre. Sur les Alfa Romeo neuves, j'analysais les nouvelles pannes, je faisais mes comptes rendus, et ça devenait ensuite des campagnes de rappel ». Nous sommes au milieu des années 2000, du temps des 147, 159 ou du coupé Brera.

À la même période, Stefano, boulimique de mécanique, ouvre son petit atelier. Il veut y officier sur son temps libre, « pour m'occuper d'autos plus exceptionnelles à vrai dire. Je faisais des Alfa Romeo Zagato ou des Lancia un peu particulières ». Bien sûr, la rencontre avec des propriétaires passionnés rend cette activité plus sexy que son emploi principal. « Ça me comblait, puis j'ai été vite dépassé par les événements: en trois ans, ça a pris une ampleur folle. » Nous sommes en 2007. Un an plus tard, Stefano comprend qu'il ne veut plus faire que ça. Il quitte le réseau Alfa Romeo pour se consacrer exclusivement à l'atelier qui porte son nom, spécialisé dans les autos italiennes à caractère exclusif, avec un amour certain pour les Ferrari. « J'ai alors recruté des gens spécialisés dans la marque. Et comme souvent quand on commence, on essaie de faire mieux que les autres! »

**« Pour être bon,  
il faut avoir  
connu les défauts  
des voitures  
à l'époque »**

Stefano Valenti



#### Ces deux pages

L'atelier d'Officine Valenti regroupe tous les corps de métiers entrant en jeu aussi bien dans l'entretien courant que dans une restauration complète. Cette barquette (page de gauche) est bien éloignée du Spider Renault Sport d'origine: modifié par Claude Fior, son châssis est motorisé par le V8 d'une Ferrari 355, après celui d'une 348 jugé... trop lent! 12 exemplaires en ont été créés.



Le but du jeu est d'être entouré des meilleurs éléments: un bon motoriste, un bon technicien qui vient du bon secteur, et des hommes qui ont connu la bonne expérience. « *Oui on peut être très bon, mais il faut avoir connu les défauts des autos de ces années-là.* » C'est pour ces raisons qu'il débâche notamment Thierry, chef d'atelier durant vingt ans au Garage Francorchamps pendant la belle époque de Jacques Swaters. L'homme connaît par cœur les 308 ou 328 qu'il a révisées lorsqu'elles circulaient au quotidien.

En toute franchise Stefano nous confie avoir été aidé par cette période bénéfique: « *En 2008-2009, il y a eu une envolée des prix des voitures de collection. Conséquence directe: nous avons connu une expansion très rapide. Chaque année on avait 350 à 400 clients de plus. Jusqu'en 2014-2015! Fin 2015, je me suis dit que nous ne pouvions plus rester dans l'atelier où nous étions, nous avons besoin de quelque chose de plus grand.* »

Le chef d'entreprise pense à un bâtiment polyvalent correspondant à ses besoins, celui qui nous accueille aujourd'hui. Ici, il peut travailler sur des projets de restauration de A à Z sans avoir à sous-traiter. De la mécanique, de la carrosserie mais aussi de la sellerie, tout est réalisé en interne.

Une restauration dure deux ans et l'atelier en mène deux en parallèle, avec certification Ferrari Classiche à la clé. Le client

vient voir l'avancée de la restauration. « *C'est ça qui est beau. On a notre sellier attitré. Les anciennes Ferrari s'habillaient exclusivement de cuir Connolly. Il n'est pas teint dans la masse, ce n'est pas le meilleur des cuirs, mais si l'on veut respecter les critères d'époque c'est ainsi. Aujourd'hui le Connolly s'affiche à trois ou quatre fois le prix d'une peau normale mais son vieillissement est typique.* »

Désormais l'Officina Valenti compte 1100 clients. Certains sont fidèles depuis le début. « *Ils sont presque devenus des amis! Hélas on ne peut grandir encore. On va rester sur ce nombre. Il y a un problème de personnel à un moment. Nous sommes actuellement neuf, plus un indépendant pour les restaurations. 1100, c'est beaucoup de clients. Quand on voit le type de voitures, on a une grosse partie du gâteau en Belgique* » s'amuse-t-il.

Lorsqu'on lui demande quelles sont les plus belles autos qu'il a pu côtoyer dans son atelier, Stefano nous répond: « *On a vraiment de tout, des F40, des Enzo, des LaFerrari... Dans les anciennes on a beaucoup de 330, de 365, GTC, GT 4, 2+2... Mais ce qui est beau, en fait, c'est l'état des voitures. Au fur et à mesure des années qui passent, nos clients tiennent tous à les remettre à niveau. On voit que ce sont des clients qui aiment leurs autos, ils ne les ont pas achetées juste pour dire qu'ils ont une Ferrari.* »



## L'avis du motoriste

Luciano porte haut son titre de motoriste: il est le seul à refaire les moteurs et les boîtes de vitesses des autos qui passent ici, fort de quinze ans d'expérience de mécanique en sport auto, en Cup ou FIA GT.

Il a commencé comme mécanicien à l'âge de 12 ans en concession Fiat, Alfa Romeo et Lancia. Aujourd'hui, il affirme à demi-mot qu'il est sans doute « *l'un des seuls à ouvrir les boîtes Dualclutch des 458! En effet, normalement on ne peut pas les ouvrir, elles repartent directement chez Getrag. Et ça chiffre!* ».

On parle mécanique et il confie sans prétention: « *J'ai toujours bossé sur des Italiennes, du 2 cylindres de Fiat 500 et du 4 cylindres Alfa ou Lampredi Fiat aux 8, 10 ou 12 Ferrari. Un moteur reste un moteur. Ce qui change c'est la finesse du réglage. Pour schématiser, chez Fiat on pourrait faire un réglage à la louche. Chez Ferrari la précision et la finesse de la mise au point du moteur sont primordiales. Il y a des repères qui sont viables pour que le moteur tourne, mais si on veut le réglage parfait, il faut aller prendre les diagrammes d'ouvertures et de fermetures. C'est là que notre métier se complexifie. Une ligne d'arbre ou l'ovalisation d'une chemise, ça ne s'invente pas!* ».

Puis, devant un V12 de 400i en pièces détachées, on parle kilométrage: « *Je me suis vite rendu compte aussi que dans ce monde-là, les compteurs ne sont pas tout à fait justes non plus! Quand je démonte des moteurs et que je prends les cotes, je me dis: hum... Combien au compteur? 30 000 km, avec une telle usure! C'est un peu excessif. Il est vrai, qu'il y a quarante ans, un enfant de cinq ans aurait pu remettre le compteur à zéro* » (rires).

À ses yeux le problème de ces autos, oldtimers ou youngtimers, ce sont les arrêts prolongés: « *Des usures moteur monstrueuses apparaissent avec des longues périodes d'immobilisation. Parfois, les propriétaires n'en sont pas conscients et la catastrophe est vite arrivée.* »



# Entre lutte des classes et conflit générationnel

PAS DE TOUT REPOS! VOILÀ COMMENT QUALIFIER L'ANNÉE 2021 AU DYNAMISME RETROUVÉ: LE NOMBRE DE TRANSACTIONS A LÉGÈREMENT AUGMENTÉ MAIS AUSSI LES PRIX QUI VONT AVEC. LA TENDANCE EST DONC À LA HAUSSE AUSSI BIEN DU CÔTÉ DES VOITURES LES PLUS EXCLUSIVES QUE DU CÔTÉ DES PLUS ACCESSIBLES.

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL | PHOTOS PETER SINGHOF (RM SOTHEBY'S)



Le bilan est donc positif et comme les chiffres ne trompent pas, deux courants s'affirment avec d'abord « l'âge d'or de l'automobile » consacrant les années 1950 jusqu'aux années 1970 et un second, mettant en avant les voitures des années 1990 et 2000. La mutation du marché est bien réelle avec une accélération des prix et une clientèle plus jeune, plus passionnée que jamais et ayant visiblement les moyens de leurs ambitions tant la hausse des transactions en ligne et la montée des Youngtimers annoncent la couleur... Intéressons-nous au classement des dix plus importantes ventes de l'année mais juste avant, refaisons le point sur l'année 2020 afin de mettre en avant les dernières tendances.

L'année dernière, la première Ferrari du classement arrivait à la 7<sup>e</sup> place du Top 10, avec une 550 GT1 Prodrive de 2001 vendue en ligne par RM Sotheby's pour 3 622 910 euros lors de la vente Online Only de Monterey. La deuxième Ferrari du classement était une F50 de 1995 adjugée 2 893 810 euros. En 2021, la première Ferrari de l'ère moderne à apparaître dans le classement le fait timidement à la 8<sup>e</sup> place du Top 10 : une F50 vendue 3,5 millions d'euros à Pebble beach chez RM Sotheby's. L'augmentation de la valeur est énorme et ne risque pas de se tasser tant les demandes autour du Big 5 (comprenez 288 GTO, F40, F50, Enzo et LaFerrari) s'intensifient! Sur la même tendance que l'année passée, c'est encore la

période 50-70 qui remporte les plus hautes enchères de l'année avec un classement essentiellement constitué de Ferrari historiques avec de solides palmarès en compétition. La palme revient à 1235 GT, une Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione avec une authenticité indiscutable et un dossier historique bien rempli. Avec une plus haute enchère de 9,6 millions d'euros chez Gooding & Co, elle devance largement les 6,8 millions d'euros atteints par 0798, une Ferrari 268 SP par Fantuzzi au palmarès long comme le bras. Quelle en est la raison? Peut-être un usage plus exclusif qu'une 250 GT LWB peut offrir, mais aussi une mécanique V8 considérée moins noble chez Ferrari. Tout est là encore une



Une clientèle plus jeune a visiblement les moyens de ses ambitions : la hausse des transactions en ligne et la montée des Youngtimers annoncent la couleur

**Sens horaire à partir de la page de gauche**

Fabuleux trio lors de la vente de la collection Guikas : 250 GT Berlinetta Competizione, 250 GT Cabriolet série 1 et 275 GTB.

question de point de vue, car cette voiture est tout de même le plus ancien bolide de course équipé du V8 2,4 l... Engagée aux 24h du Mans 1962, puis en 1963 et 1964 en SCCA par le NART, avant de rejoindre la collection du Mas du Clos, elle est selon moi une pièce majeure dans le monde du Cavallino Rampante.

Pour appuyer mes propos, la troisième place de ce classement vient à point nommé : la Ferrari 275 GTB/C vendue exactement au même prix cet été prouve que l'usage d'une voiture peut faire la différence, avec une clientèle plus large prête à faire monter les prix. N'allez pas croire que je considère cette 275 GTB/C moins intéressante : avec ses 3 participations aux 24h du Mans (dont une victoire de classe en 1967) et ses victoires de classe aux 24h de Spa-Francorchamps et aux 500 km d'Imola en 1969, je constate simplement qu'au-delà du prestige d'une Ferrari, les GT tiennent la cote plus facilement que certains prototypes plus exclusifs encore.

Qu'advient-il des 550, 430, 458 engagées en FIA GT ou sur le WEC ? Hum, faut-il vous faire un dessin ?

Pour finir avec ce classement, voyons quelle est la place de Ferrari dans les charts 2021. Avec cinq voitures dans le Top 10, Maranello brille, mais se retrouve une nouvelle fois dépassé par celle que certains considèrent comme la GTO britannique, la McLaren F1. Excusez-moi de

faire ce rapprochement, mais la comparaison est trop facile et les similitudes évidentes. Si Ferrari avait su, à la même époque, proposer une voiture capable de rivaliser avec la McLaren F1, c'est bien elle qui serait aujourd'hui la reine des enchères !

L'actualité de cette fin d'année était une nouvelle fois riche avec des ventes attendues en France. Le 19 novembre dernier, la vente des 76 voitures de la collection de Jean Guikas (le marchand et collectionneur marseillais) chez RM Sotheby's atteint les 39 millions d'euros le dont 18 millions tout ronds pour les 15 Ferrari présentées. La plus haute enchère revient à « 0385 », la Ferrari 250 GT Berlinetta Competizione Pinin Farina de 1955, l'une des trois construites avec la magnifique carrosserie de la 375 MM Berlinetta, préfigurant la 250 GT Tour de France. À 6 192 000 euros, elle se hisse même à la 7<sup>e</sup> place des plus hautes enchères de l'année, suivie par les 4 420 000 euros obtenus par la très élégante Ferrari 250 GT Cabriolet Pininfarina série 1 produite à seulement 40 exemplaires. Bien sûr, la vente de la 512 BB/LM doublement engagée aux 24h du Mans à près de 2 millions d'euros est intéressante mais les 2,6 millions d'euros obtenus par F133MGT 2224, une 575 GTC engagée dans le championnat GT italien et en FIA GT en 2005, avec pour simple palmarès une 10<sup>e</sup> place au classement, montre que les voitures de course

de cette période n'ont pas fini de grimper et qu'elles devraient bientôt atteindre des prix comparables voire largement supérieurs à leurs aînées. Les 578 750 euros atteints par une F430 GTC comptant une participation aux 24h du Mans 2008 et 36 courses en FIA GT le confirment également.

Non pas pour parler de ma modeste maison de ventes aux enchères, mais plus pour souligner la qualité de la restauration du véhicule et rendre hommage à son second propriétaire pendant 17 ans, les 442 860 euros atteints par l'ancienne Ferrari BB 512i de Jean-Paul Belmondo (voir en pages 18 à 37) chez Aguttes le 12 décembre dernier établissent un nouveau record du monde pour le modèle. Un bel hommage rendu à l'As des As par la deuxième maison de ventes aux enchères française. 🇫🇷

Après avoir été journaliste spécialisé dans l'automobile Gautier Rossignol rejoint en 2007 Peter Auto puis, en 2015, le monde des ventes aux enchères. À 37 ans il est aujourd'hui associé au sein de la maison Aguttes et à la tête du département Automobiles de Collection de cette dernière depuis 2016.



# Les résultats des enchères

APRÈS LA FOLIE DE MONTEREY, L'AUTOMNE EST UNE SAISON CALME, MAIS C'ÉTAIT COMPTER SANS LA FOLLE VENTE DE LA COLLECTION DE JEAN GUIKAS ET SES NOMBREUSES FERRARI! VOICI NOTRE SÉLECTION, PAS FORCÉMENT OBJECTIVE, DES PLUS BELLES VENTES DES MOIS DE SEPTEMBRE, OCTOBRE ET NOVEMBRE.

Les informations et les prix d'adjudication des véhicules ont été reproduits à partir des sites Internet des maisons de ventes aux enchères. Nous ne pouvons être tenus pour responsables des éventuelles erreurs dans les informations contenues dans cette page. Les prix en euros sont calculés sur la base du taux de change du jour de la vente.

Ag: Aguttes + Ar: Artcurial + Bo: Bonhams + Do: Dorotheum + G&C: Gooding&Co + Me: Mecum + RM S: RM Sotheby's

## 512 BB/LM 1981



**1 973 750 €**  
RM S, 19 novembre, Le Castellet

La voiture en couverture de notre dernier numéro illustre les solides résultats de la vente de la collection de Jean Guikas: en 2014, cette même auto s'est vendue 879 300 € chez Bonhams. Certes, elle avait alors besoin de travaux pour rouler, et est depuis « Classiche », mais quelle belle culbute!

## 550 MARANELLO 2000



**80 500 € 94 000 €**  
RM S, 6 novembre, Londres (GB)  
La bonne affaire de l'automne? Cette 550 n'affichait que 16 086 km au compteur et était estimée entre 170 000 et 190 000 €. Sans prix de réserve, son tarif reflète une immobilisation de près de 8 ans dans un musée, qui s'accompagnera de quelques grosses factures.

## 365 GTB/4 (Conversion) 1972



**488 720 €**  
Ar, 24 octobre, Paris  
Si l'authenticité n'a pas d'importance pour vous (après tout, pourquoi pas), une Daytona convertie en Spider coûte moins de 20 % du prix d'une vraie GTS/4. Bonus, elle cote désormais encore moins qu'un coupé resté intact. La frime devient une bonne affaire!

## 250 GTE 2+2 1961



**595 250 €**  
Bo, 10 octobre, Knokke-Heist (Bel.)  
Belle surprise pour cette GTE qui a pulvérisé de près de 100 000 € son estimation haute. On n'en a pas vu à pareil tarif depuis 2017 (exception faite d'un exemplaire hors-norme, ex-Jay Kay, vendu en février). Il faut dire qu'elle était dans un état réellement exceptionnel.

## F40 1989



**1 840 000 €**  
Bo, 10 octobre, Knokke-Heist (Bel.)

Après le délire de Monterey, il est temps de retrouver des F40 affichant des prix logiques et en rapport avec des spécifications véritablement intéressantes. À l'image de ce joli résultat pour cet exemplaire d'origine belge, non catalysé et à suspensions conventionnelles, affichant 1790 km.

## 250 GT CABRIOLET SÉRIE 1 1959



**4 420 625 €**  
RM S, 19 novembre, Le Castellet

Tout ce qui brille ne se vend pas forcément, et cette 250 GT Cabriolet le montre: le prix peut impressionner, mais il est 1 million en dessous de son estimation basse (la vente était sans prix de réserve) et en 2018, elle a été proposée à Rétromobile entre 7 et 9 millions d'euros. Mais cela reste le triple de son prix d'achat en 2007...

## F2003-GA « SHOW CAR » 2014



**252 000 € 295 000 €**  
RM S, 6 novembre, Londres (GB)  
Quand on considère les superbes autos que l'on peut conduire à ce prix, on se demande si le marché des F1 modernes n'est pas devenu fou. Pour rappel, cette F2003-GA n'est qu'une maquette à l'échelle 1, sans moteur ni transmission (mais avec un volant qui tourne)...

## DINO 246GT 1971



**356 500 €**  
Bo, 10 octobre, Knokke-Heist (Bel.)  
C'est dans la moyenne haute de ces deux dernières années (hors modèles exceptionnels) que s'est échangée cette 246 d'origine italienne à la rare couleur Azzuro Dino et restaurée à nu en 2012. Le nuancer Dino vaut la peine de se plonger dedans!

## F430 GTC 2006



**578 750 €**  
RM S, 19 novembre, Le Castellet  
Le plus beau résultat pour une F430 GTC, dépassant les 511 250 € réalisés en 2018 par une ex-AF Corse. Cette voiture du team JMB a fini 4<sup>e</sup> de sa classe aux 24h du Mans 2008, et est éligible au Mans Classic. Un must!

## 575 GTC 2005



**2 648 750 €**  
RM S, 19 novembre,  
Le Castellet

Très recherchées depuis qu'elles sont éligibles en historique, les Maranello de course voient leur prix osciller entre 2 et 4 millions d'euros en fonction de leur palmarès. Ici, celui-ci est modeste, mais il s'agit de la dernière des 12 GTC: c'est donc la toute dernière Ferrari de course d'usine à moteur V12.

## DINO 208 GT4 1976



**40 250 €**  
Do, 16 octobre, Salzburg (Aut.)  
Les premiers exemplaires de Dino GT4 affichent une ligne très pure. La version italienne à moteur 2,0 l est moins rapide (est-ce important aujourd'hui?), mais considérablement plus rare. Leur cote est actuellement basse: il faut en profiter.

## 365 GTC 1968



**356 500 €**  
Bo, 10 octobre, Knokke-Heist (Bel.)  
Elle était belle cette vente Bonhams du Zoute, avec encore une Ferrari intéressante: une 365 GTC première main, très propre et *matching numbers*. Un prix dans la moyenne de son estimation (et du marché) pour un modèle à la cote plutôt stable.

## 275 GTB 1965



**2 142 500 €**  
RM S, 19 novembre, Le Castellet  
Une GTB « nez court » qui a couru à l'époque, championne de France GT en 1967, et avec un moteur et une transmission course installée, c'est alléchant et le résultat est dans la fourchette haute de ces dernières années.

## 250 GT BERLINETTA COMP. 1955



**6 192 500 €**  
RM S, 19 novembre,  
Le Castellet

Le plus beau résultat de l'automne va logiquement à cette auto, même si elle part sous son estimation (7 - 9 millions d'euros). C'est le cas de beaucoup de voitures de cette vacation sans prix de réserve, et on peut se demander si elles n'ont pas été surestimées afin de tirer les prix vers le haut.

## 456M GT 2001



**92 000 €**  
RM S, 19 novembre, Le Castellet  
Encore un très bon résultat, mais sous l'estimation. Allez comprendre... Quoi qu'il en soit, cette M GT manuelle de 27500 km se présentait dans une combinaison de teintes gris/bleu très originale, *Griggio Alloy* dehors, *Blu Scuro* dedans.

## DINO 206GT 1968



**477 500 €**  
RM S, 19 novembre,  
Le Castellet

La rare Dino 206GT (149 exemplaires) n'a rien en commun avec la 246, et ses prix sont sur la pente descendante depuis 2015. Vendu à son estimation basse, ce bel exemplaire *Dino Rosso* apparaît comme un achat intéressant, aussi bien pour un passionné que pour un investisseur.

## LAFERRARI 2016



**2 142 500 € 2 503 500 €**  
RM S, 6 novembre  
Londres (GB)  
Cette LaFerrari impeccable affichant quelque 1500 km se caractérise par sa teinte *Vinaccia* qu'elle est la seule à porter. Mais un résultat relativement bas pour une LaFerrari, loin des plus de 3 millions vu cet été à Monterey. Et si la cote de l'hypercar, qui commence à vieillir, s'infléchissait ?

## 250 GT PININFARINA 1958



**331 200 € 394 700 €**  
Bo, 18 septembre, Goodwood (GB)  
Un prix assez bas pour un modèle dont la cote n'a cessé de baisser depuis 2015. Cet exemplaire a été restauré il y a une dizaine d'années, dans une présentation très élégante. Serait-ce le moment de s'intéresser au coupé 250 GT? Il va bien finir par remonter...

## TESTAROSSA 1986



**286 250 €**  
RM S, 19 novembre,  
Le Castellet

Elle est là, la surprise de la vente Guikas: une sublime « monospecchio » dans une rare combinaison argent/cuir rouge qui double son estimation, échouant à 3000 € du record établi par RM aux USA, au pic de 2015. C'est très fort! Et mérité pour cette Testa extrêmement désirable.

## 365 GTC/4 1971



**212 750 €**  
RM S, 19 novembre, Le Castellet  
Cette couleur s'appelle *Azzuro Gladiateur*, et c'est la teinte d'origine de cette GTC/4 qui a suscité de l'intérêt de la part des enchérisseurs. Longtemps mal aimé, ce modèle reste à un tarif très compétitif pour une V12 classique.

# Les ventes à venir

LE DÉBUT DE L'ANNÉE EST MARQUÉ PAR LES VACATIONS DE SCOTTSDALE, RÉTROMOBILE ET AMELIA ISLAND, AVEC À SUIVRE UNE 550 GTC POUR LES PILOTES EN HISTORIQUE.

Les informations et les prix des véhicules ont été reproduits à partir des sites Internet des maisons de ventes aux enchères et des marchands. Nous ne pouvons être tenus pour responsables des éventuelles erreurs dans les informations contenues dans cette page.

## Calendrier des ventes

23 janvier

Osenat, Rhinau

24-28 janvier

Gooding & Company, *online* (USA)

27 janvier

RM Sotheby's, Phoenix (USA)

27 janvier

Bonhams, Scottsdale (USA)

2 février

RM Sotheby's, Paris

3 février

Bonhams, Paris

4 février

Artcurial, Paris

3 mars

Bonhams, Amelia Island (USA)

4 mars

Gooding & Company, Amelia Island (USA)

5 mars

RM Sotheby's, Amelia Island (USA)

25-26 mars

RM Sotheby's, Fort Lauderdale (USA)

27 mars

Aguttes, Paris

## 550 GTC 2003



RM-SOTHEBY'S / REMI DARGEEN

### Estimation NC

RM Sotheby's, Paris, 2 février

Depuis que les GT des années 2000 sont éligibles en courses historiques, la cote des 550 et 575 de compétition, les derniers modèles à moteur V12 de la marque à avoir couru, a explosé. Alors qu'elles ne valaient guère plus de 300 000 euros il y a 10 ans, une 550 GT1 Prodrive, Championne FIA GT 2004, a changé de mains pour 3,6 millions d'euros en 2020, lors de la vente RM Sotheby's de Monterey. Cet exemplaire est moins prestigieux : il ne s'agit pas de l'une des très performantes Prodrive, assemblées à 12 exemplaires (voir Enzo n° 13), mais l'une des quatre 550 développées par Italtecnica, et son palmarès est moins glorieux : engagée par le team JMB dans quatre courses à l'été 2003 aux mains de Fabio Babini et Philip Peter, elle a connu un abandon aux 24h de Spa et pour meilleur résultat une 8<sup>e</sup> place en GT aux 3h d'Anderstorp. Mais cela ne devrait pas avoir une grande importance pour les enchérisseurs : certes le palmarès a une influence sur le prix de vente, mais l'essentiel est de disposer d'une voiture prête à courir. Avec une trentaine de Maranello de compétition assemblées à l'époque, l'offre est rarissime et la voiture très recherchée : en juin dernier une autre 550 Italtecnica, aux résultats sportifs à peine meilleurs que celle-ci, s'est vendue 1,8 million d'euros.

## Du côté des marchands...

### 575 M MARANELLO 2003



124 900 €

Moteur & Sens, *moteuretsens.com*

Si ce numéro vous a convaincu d'acheter une 575 M, cet exemplaire français équipé du pack HGTC mérite le coup d'œil. Avec seulement 20 600 km au compteur, il se présente avec des jantes optionnelles de 19 pouces, des sièges baquet carbone avec harnais, l'échappement sport et sa pochette complète.

### TESTAROSSA 1986



125 000 €

Eleven cars, *eleven-cars.com*

Le combo rouge sur noir de cette Monospecchio de 72 500 km en fait une icône classique et cet exemplaire d'origine suisse, arrivé en France en 1991, régulièrement suivie chez Pozzi, se targue d'un dossier très complet et possède son carnet et sa trousse à outils. Et comme elle est Suisse, elle n'a pas besoin de TRX pour être d'origine...



# ANCIENS NUMÉROS

TOUTES LES FERRARI SONT DANS

# Enzo



N°1



N°2



N°3



N°4



N°5



N°6



N°7



HS N°1



N°8



N°9



N°10



N°11



N°12



N°13



N°14



Retrouvez tous les numéros d'Enzo au format papier ou numérique sur notre site web : [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)

195 Inter	n°2 (E)	412	HS80 (E)	Dino 246 GT	n°3 (M) / n°12 (GA)
212 Inter	n°10 (P)	456 M GT	n°4 (M) / n°9 (P)	Dino 308 GT4	n°13 (E)
212E Montagna	n°12 (R)	458		F8 Tributo	n°4 (B) / n°6 (E)
250 GT SWB	n°12 (E)	458 Spider	n°6 (P)	F8 Spider	n°6 (B) / n°10 (E)
250 GTE	n°3 (E)	458 Speciale	n°2 (M) / n°6 (M)	F12 Berlinetta	n°1 (M)
250 GT Lusso	n°6 (E)	488	n°2 (M)	Touring Berlinetta Lusso	n°8 (E)
250 GTO	n°2 (R)	488 Spider	n°3 (E)	F40	n°1 (M) / HS n°1 (E)
275 GTB	n°7 (E)	488 Pista	n°1 (B) / n°2 (E) / n°4 (E) / n°6 (M)	F40 GT	HS n°1 (R)
275 GTB Competizione	n°7 (E)	488 Pista Spider	n°6 (E)	F355	n°2 (M) / n°3 (GA)
«288» GTO	n°1 (M) / n°5 (E, repris dans HS n°1)	488 Challenge	n°7 (M)	F355 «Modificata»	n°8 (E)
296 GTB	n°13 (B)	488 GT3	n°7 (M)	F430	n°2 (M) / n°4 (GA)
308 / 328	n°7 (GA)	Touring Arese RH95	n°14 (E)	F430 Scuderia	n°6 (M)
308 «Vetroresina»	n°9 (M) / n°12 (P)	500 Superfast	n°4 (E)	F430 Scuderia Spider 16M	n°12 (E)
308	n°2 (M) / n°9 (M)	550 Maranello / 575M		M.A.T New Stratos	n°8 (E)
308 QV	HS n°1 (M)	550 Maranello	n°1 (M, GA)	LaFerrari	n°11 (E)
308 Gr. B	n°9 (E)	550 Prodrive	n°13 (R)	Mondial	n°2 (GA)
328	n°11 (P) / HS n°1 (M)	575M	n°7 (M) / n°11 (GA)	Mondial 3.2	HS n°1 (E)
GTS Turbo	HS n°1 (E)	Breadvan Hommage	n°12 (R)	Monza SP1 / SP2	n°3 (B) / n°8 (R)
330 GTC	n°9 (E)	RML Short Wheelbase	n°13 (R)	Portofino	n°1 (E) / n°5 (M)
330 LMB (Recréation)	n°14 (E)	599 GTB Fiorano	n°1 (M) / n°14 (GA)	Portofino M	n°13 (E)
335 S	n°10 (R)	612 Scaglietti	n°4 (M)	Roma	n°7 (B) / n°10 (E) / N°14 (M)
348 tb	n°5 (M) / n°7 (P)	750 Monza	n°11 (R) / n°13 (E)	SF90 Stradale	n°5 (B) / n°8 (E)
348 GTB	n°5 (M)	812 Superfast	n°1 (M) / n°7 (M) / n°10 (E)	SF90 Stradale Assetto Fiorano	n°14 (E)
348 GT Competizione	n°6 (M)	812 GTS	n°6 (B) / n°11 (E)	SF90 Spider	n°11 (B)
360 Modena	N°6 (GA)	812 Competizione	n°13 (B)	Testarossa / 512 TR / F512 M	n°5 (GA) / n°8 (M, HS n°1)
360 Ch. Stradale	n°3 (P) / n°6 (M) / n°9 (GA)	BB	n°13 (GA)	Testarossa Spider	HS n°1 (R)
365 GT 2+2	n°10 (GA)	365 GT4 BB	n°4 (M)		
365 GTB/4 Daytona	n°1 (M) / n°8 (GA) / n°10 (M) / n°13 (E)	512 BB	n°1 (P) / n°4 (M)		
365 GTB/4 Gr. 4	n°11 (E)	512 BBi	n°4 (M)		
365 GTC/4	n°10 (M)	512 BB LM «BBB»	n°14 (R)		
		California	n°5 (M)		
		California T	n°5 (M)		
		CEGGA Ferrari	n°12 (E)		
		Dino 206 GT	n°3 (M)		

# ANCIENS NUMÉROS

TOUTES LES FERRARI SONT DANS

# Enzo



N°1



N°2



N°3



N°4



N°5



N°6



N°7



HS N°1



N°8



N°9



N°10



N°11



N°12



N°13



N°14



Retrouvez tous les numéros d'Enzo au format papier ou numérique sur notre site web : [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)

195 Inter	n°2 (E)	412	HS80 (E)	Dino 246 GT	n°3 (M) / n°12 (GA)
212 Inter	n°10 (P)	456 M GT	n°4 (M) / n°9 (P)	Dino 308 GT4	n°13 (E)
212E Montagna	n°12 (R)	458		F8 Tributo	n°4 (B) / n°6 (E)
250 GT SWB	n°12 (E)	458 Spider	n°6 (P)	F8 Spider	n°6 (B) / n°10 (E)
250 GTE	n°3 (E)	458 Speciale	n°2 (M) / n°6 (M)	F12 Berlinetta	n°1 (M)
250 GT Lusso	n°6 (E)	488	n°2 (M)	Touring Berlinetta Lusso	n°8 (E)
250 GTO	n°2 (R)	488 Spider	n°3 (E)	F40	n°1 (M) / HS n°1 (E)
275 GTB	n°7 (E)	488 Pista	n°1 (B) / n°2 (E) / n°4 (E) / n°6 (M)	F40 GT	HS n°1 (R)
275 GTB Competizione	n°7 (E)	488 Pista Spider	n°6 (E)	F355	n°2 (M) / n°3 (GA)
«288» GTO	n°1 (M) / n°5 (E, repris dans HS n°1)	488 Challenge	n°7 (M)	F355 «Modificata»	n°8 (E)
296 GTB	n°13 (B)	488 GT3	n°7 (M)	F430	n°2 (M) / n°4 (GA)
308 / 328	n°7 (GA)	Touring Arese RH95	n°14 (E)	F430 Scuderia	n°6 (M)
308 «Vetroresina»	n°9 (M) / n°12 (P)	500 Superfast	n°4 (E)	F430 Scuderia Spider 16M	n°12 (E)
308	n°2 (M) / n°9 (M)	550 Maranello / 575M		M.A.T New Stratos	n°8 (E)
308 QV	HS n°1 (M)	550 Maranello	n°1 (M, GA)	LaFerrari	n°11 (E)
308 Gr. B	n°9 (E)	550 Prodrive	n°13 (R)	Mondial	n°2 (GA)
328	n°11 (P) / HS n°1 (M)	575M	n°7 (M) / n°11 (GA)	Mondial 3.2	HS n°1 (E)
GTS Turbo	HS n°1 (E)	Breadvan Hommage	n°12 (R)	Monza SP1 / SP2	n°3 (B) / n°8 (R)
330 GTC	n°9 (E)	RML Short Wheelbase	n°13 (R)	Portofino	n°1 (E) / n°5 (M)
330 LMB (Recréation)	n°14 (E)	599 GTB Fiorano	n°1 (M) / n°14 (GA)	Portofino M	n°13 (E)
335 S	n°10 (R)	612 Scaglietti	n°4 (M)	Roma	n°7 (B) / n°10 (E) / N°14 (M)
348 tb	n°5 (M) / n°7 (P)	750 Monza	n°11 (R) / n°13 (E)	SF90 Stradale	n°5 (B) / n°8 (E)
348 GTB	n°5 (M)	812 Superfast	n°1 (M) / n°7 (M) / n°10 (E)	SF90 Stradale Assetto Fiorano	n°14 (E)
348 GT Competizione	n°6 (M)	812 GTS	n°6 (B) / n°11 (E)	SF90 Spider	n°11 (B)
360 Modena	N°6 (GA)	812 Competizione	n°13 (B)	Testarossa / 512 TR / F512 M	n°5 (GA) / n°8 (M, HS n°1)
360 Ch. Stradale	n°3 (P) / n°6 (M) / n°9 (GA)	BB	n°13 (GA)	Testarossa Spider	HS n°1 (R)
365 GT 2+2	n°10 (GA)	365 GT4 BB	n°4 (M)		
365 GTB/4 Daytona	n°1 (M) / n°8 (GA) / n°10 (M) / n°13 (E)	512 BB	n°1 (P) / n°4 (M)		
365 GTB/4 Gr. 4	n°11 (E)	512 BBi	n°4 (M)		
365 GTC/4	n°10 (M)	512 BB LM «BBB»	n°14 (R)		
		California	n°5 (M)		
		California T	n°5 (M)		
		CEGGA Ferrari	n°12 (E)		
		Dino 206 GT	n°3 (M)		



# ABONNEZ-VOUS

**30** € **4** NUMÉROS

FRAIS DE PORT OFFERTS

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

Service direct par mail:  
[abonnements@enzomagazine.fr](mailto:abonnements@enzomagazine.fr)



Abonnez-vous en ligne sur [www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)



**Oui, je m'abonne à**  
**Enzo**

Ce bulletin est à découper ou à recopier, et à envoyer à l'adresse suivante:  
67 chemin de Crépieux - Bâtiment B - 69300 Caluire et Cuire

**Abonnement France** pour un an **30 euros**

**Abonnement Étranger** pour un an **45 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.

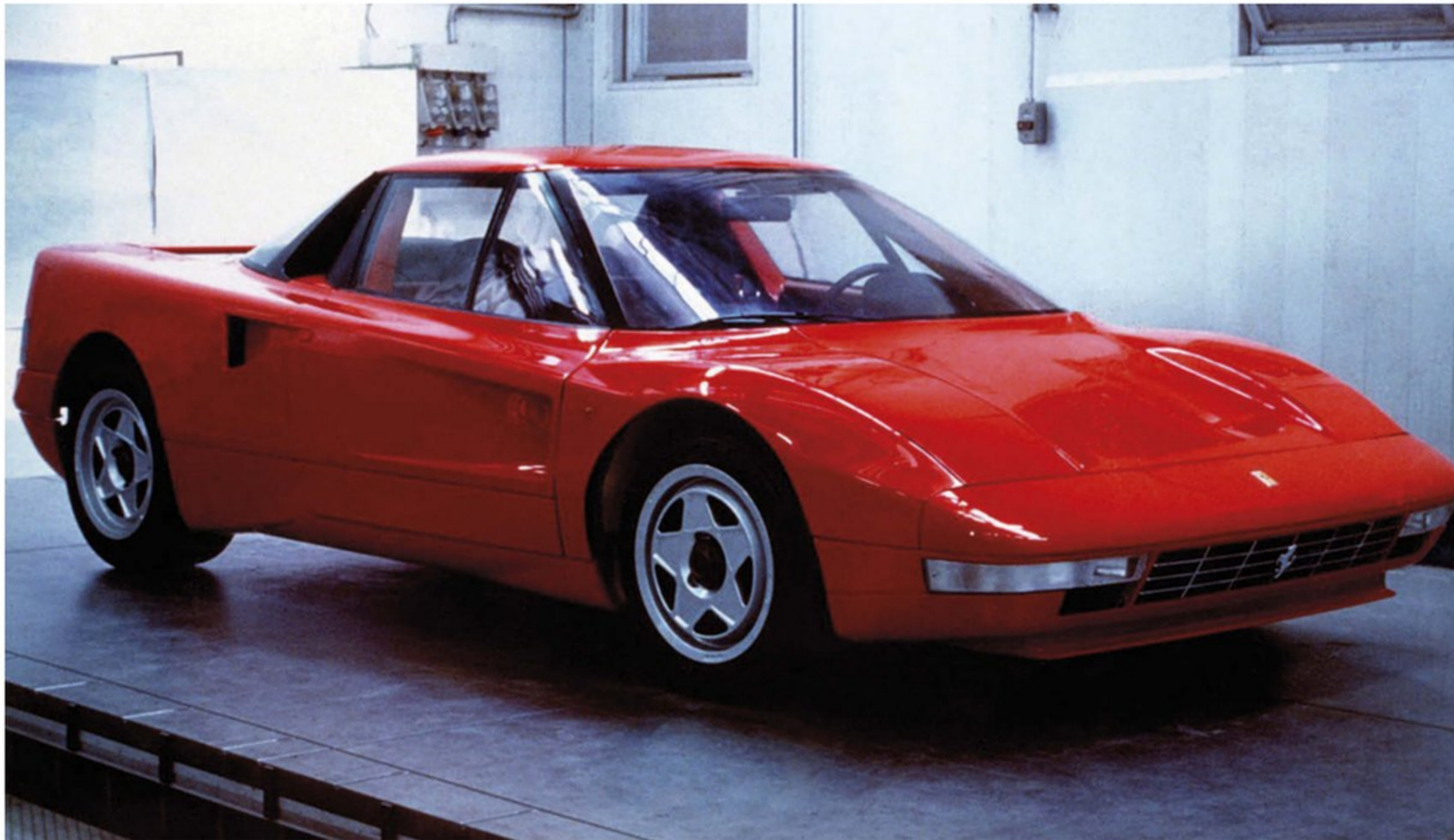
E-MAIL

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.

# Le dernier cadeau de Forghieri

*Un laboratoire roulant pour explorer le futur.*

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY



#### Ci-contre et ci-dessous

Avec son intérieur complet, la 408 4RM pourrait passer pour le modèle de présérie qu'elle n'est pas...



Ferrari, ce n'est pas seulement un constructeur et une équipe: c'est aussi un lieu de pouvoir, où querelles intestines, complots et stratagèmes sont parfois dignes de la rivalité entre les Sforza et les Borgia. C'est en partie à cette situation que l'on doit la Ferrari 408 4RM. Ou plutôt les 408 4RM, car cette auto a été construite à deux exemplaires.

Elle est née de l'imagination fertile de Mauro Forghieri, directeur technique de la Scuderia de 1962 à 1984. Cette année-là, Mauro Forghieri est finalement évincé de ce poste sous l'influence de Mario Piccinini, le directeur sportif de l'écurie, et Harvey Postlewaithe le remplace. Difficile pourtant d'imaginer Ferrari sans Forghieri: on lui confie donc la mission de créer une nouvelle structure, Ferrari Engineering. Objectif: vendre à d'autres constructeurs le savoir-faire de la firme, comme Lotus le fait depuis des années. Forghieri imagine très vite un prototype expérimental qui démontrerait les compétences technologiques de Ferrari Engineering. En 1987, la 408 4RM, dénomination interne F.117, numéro de châssis 70183, est présentée. Elle synthétise de nombreuses innovations inédites pour Ferrari: un châssis en acier soudé et, grande première à Maranello, une transmission à quatre roues motrices. Moins original mais spécifique à la 408, le moteur central est un V8 de 4 litres,

## Première chez Ferrari: la 408 4RM reçoit quatre roues motrices

dérivé de celui des 328. Équipé d'un carter sec, il délivre 300 ch à 6 250 tr/min, et un couple appréciable de 38 mkg à 4 500 tr/min. Avec un poids à vide de 1 200 kg, on peut penser que les performances sont largement au rendez-vous pour ce petit coupé rouge en matériaux composites qui, paradoxalement, ne ressemble pas à une Ferrari. Ses lignes dues à Scaglietti ont une ambition plus fonctionnelle (un Cx de 0,274 est là pour le démontrer) qu'esthétique. En plissant des yeux on peut lui trouver une vague ressemblance avec la Matra 530, ou encore avec la Honda NSX... Chose étonnante pour un prototype, la 408 reçoit un intérieur très soigné, avec des sièges en cuir et un tableau de bord spécifique.

L'auto fait parler d'elle dans la presse, et retombe dans l'oubli. Il est vrai qu'entre-temps, Forghieri est parti... chez Lamborghini, où il œuvrera jusqu'en 1992, avant de rejoindre Bugatti.

Il faut pourtant croire que le travail continue chez Ferrari Engineering, puisqu'un deuxième exemplaire, jaune celui-ci, est présenté en 1988. Il porte le numéro de châssis 78610. S'il est extérieurement identique, sa mécanique a profondément évolué: le châssis, conçu avec le groupe de métallurgie canadien Alcan, est cette fois en aluminium plié, riveté et collé. Il ne forme que la cellule centrale de l'auto: à l'arrière, un bâti tubulaire accueille l'ensemble moteur-boîte, tandis qu'à l'avant les suspensions sont montées sur un berceau en magnésium. Toujours à quatre roues motrices, la transmission reçoit un répartiteur de couple hydraulique qui permet de faire varier la répartition avant-arrière. Cet exemplaire est demeuré la propriété de Ferrari, et il est aujourd'hui exposé au musée de la marque à Maranello. En revanche, il semble que la trace du premier exemplaire soit perdue... Oubliée, la 408 4RM? Un peu. Sans lendemain? Pas tout à fait: une des principales innovations de la Bugatti EB110, sur laquelle Forghieri a travaillé, sera justement une transmission à quatre roues motrices. Quant au châssis en aluminium collé, il fera le succès de la Lotus Elise, conçue à une époque où la firme britannique appartenait au même homme que Bugatti: Romano Artioli. Coïncidence? Pas si sûr... **1**

# *Moteur & Sens*

**MOTEUR & SENS VOUS ACCUEILLE**  
**AU SEIN DE SA NOUVELLE ADRESSE À 15 MINUTES DE PARIS**



10 rue de l'Orme Saint Germain | 91160 Champlan | Tél : 01 69 30 98 40

[www.moteuretsens.com](http://www.moteuretsens.com)

# RICHARD MILLE



CALIBRE RM 07-01

BOUTIQUES RICHARD MILLE  
PARIS 8<sup>e</sup> MONACO  
17 avenue Matignon Allée François Blanc  
+33 (0) 1 40 15 10 00 +377 97 77 56 14

[www.richardmille.com](http://www.richardmille.com)