NUMÉRO 23 | HIVER 2024

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

499P MODIFICATA
À vous de jouer !



ESSAI À FIORANO
SF90 XX
LE CHRONO RECORD !

L 16695 - 23 - F: 8,90 € - RD

BEL/LUX: 9,90 € • CAN 16,99$ CAD •
ESP/IT/PORT. CONT: 9,90 € •
DOM/S: 9,90 € • CH: 15,50 CHF •
MAR 100 MAD • TOM/S: 1 550 XPF

MICHAEL MANN
L'interview exclusive du réalisateur du film Ferrari





328 GTB/GTS
Notre guide d'achat de la berlinette V8 des années 1980

512 BB
Elle a roulé à 300 km/h sur un célèbre poster, nous l'avons essayée

APPROVED
Les secrets du programme de voitures d'occasion officiel du constructeur

VENDEZ OU ACHETEZ

VOTRE FERRARI

AVEC NOUS

L'ASTAROSSA®

MONACO . 8 JUIN 2024

MONACO CAR AUCTIONS®

www.MonacoCarAuctions.com

SOMMAIRE

Hiver 2024







Bollettino

8 499P Modificata
À vous de jouer
Vous voulez conduire une Hypercar qui a remporté Le Mans ? Oui, c'est possible.

12 296 Challenge
Un nouveau Challenge
La 488 Evo laisse sa place à un tout nouveau bolide de circuits.

12 News
SP-8, Donald Sleator
Une nouvelle Special Project et le décès d'un grand nom de Ferrari en France.

Reportages

22 SF90 XX
Pourvu qu'elle soit dure
Elle vient de battre de record d'une Ferrari de route à Fiorano, nous l'avons essayée tout de suite après.

34 250 GTE Pace-car
La sécurité avant tout
Sleator, Pozzi et Neubauer : cette 250 GTE, ex-pace-car des 24h du Mans a connu toutes les familles d'importateurs français.

46 512BB
« J'aimais le poster, j'ai acheté la voiture »
Nous avons retrouvé la BB d'un célèbre poster vantant sa vitesse maxi de 300 km/h.

58 275 GTB « nez-court »
Les courses du dimanche
Cette 275 GTB de route a aussi couru en rallyes : voici son histoire.

La Vita Rossa

68 Michael Mann raconte *Ferrari*
« Soit on faisait le film de la bonne façon, soit on ne le faisait pas du tout »
Notre interview exclusive du réalisateur du film consacré à Enzo Ferrari.



78 Purosangue Grand Tour
3 000 km en Nouvelle-Zélande
Le Purosangue s'aventure sur les routes des antipodes.

78 Évènements
Ferrari Finalli Mondiali, Ferrarista
Les plus belles Ferrari vues cet automne.

94 Objets de désir
Horlogerie, livres, beaux objets...
Notre sélection pour les amoureux du beau.

Autofficina

110 Guide d'achat
328 GTB / GTS
Tout pour bien acheter la berlinette V8 des années 1980.

112 Ferrari Approved
Miser sur le bon cheval
Les secrets du programme de voitures d'occasion officiel.



118 Marché
Toute l'actualité des Ferrari
Tous les résultats et les ventes à venir.

130 La Ferrari oubliée
Mondial PPG Pace-car
Une Mondial spéciale pour les États-Unis.

Edito

Des joies terribles



Ferrari, le film biographique de Michael Mann consacré à Enzo Ferrari, ou plutôt sur quelques semaines cruciales de son existence se déroulant durant l'année 1957 et une funeste édition de la Mille Miglia, ne sortira pas au cinéma en France. Il sera diffusé chez nous sur une plate-forme de streaming bien connue début 2024, à une date encore inconnue au moment d'écrire ces lignes. Et c'est bien dommage.

Me trouvant en Italie au moment des fêtes dans un lieu chargé par l'histoire des Mille Miglia – j'ai apporté dans ma hotte de Père Noël une célèbre photo de Louis Klemantaki prise depuis la Ferrari 335 S de Collins cette fameuse année 1957 pour mon cher beau-père, qui en retour m'a raconté comment, une année plus tôt, il avait aidé Stirling Moss à repartir en poussant sa Maserati – vous voyez le topo… Donc, je ne pouvais faire autrement que prendre la voiture pour une heure de route à travers la montagne et le mythique col de Radicofani pour trouver le seul cinéma du fin fond de la Toscane diffusant *Ferrari*.

Je ne pouvais faire autrement que partir à la recherche du seul cinéma qui diffuse Ferrari

Je n'ai pas regretté mon voyage : et même si mon italien est (très) perfectible, je me suis laissé entraîner par cette sublime histoire qui, plus que de sport automobile, parle de la vie, de l'amour et de la mort. Ce n'est sans doute pas un film qui sera en lice pour un prix prestigieux – la réalisation et les dialogues sont plutôt convenus – mais il éclaire l'histoire d'Enzo Ferrari sous un angle inattendu – celui des femmes de sa vie – tout en montrant dans toute sa gloire, mais aussi dans son horreur la plus crue (comme on ne l'a sans doute jamais vu sur grand écran) la réalité du sport automobile des années 1950.

Dès que *Ferrari* arrivera chez nous, je vous conseille d'organiser une petite projection entre amis, en famille ou en entre *tifosi* : voici un film qui parlera à tous les publics tous en fédérant autour de notre passion commune. C'est devenu suffisamment rare pour le signaler.

Yan-Alexandre Damasiewicz
Rédacteur en chef

Pour vous abonner, rendez-vous en page 127

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 347 700 euros.

67 chemin de Crépieux – Bâtiment B
69300 Caluire et Cuire
E-mail : **courrier@enzomagazine.fr**

N°ISSN : 2648-7411

Distribution : MLP

RÉDACTION

Directeur de la publication
Nicolas Gourdol

Rédacteur en chef
Yan-Alexandre Damasiewicz

Conception graphique et direction artistique
José Vilela (artiste auteur)

Contributeurs
Robert Coucher, Stéphane Geffray, Nicolas Gourdol, Cyrille Jacquinot, Olivier Markarian, Cédric Pinatel, Léo Prat, Gautier Rossignol, Damien Smith

Consultant **Cyrille Jaquinot**

Photographes
Sylvain Bonato, Kevin van Campenhout, Barry Hayden, Eros Hoagland, Lorenzo Sisti

Illustrateur édito **Rémi Jacquinot**

ABONNEMENTS

E-mail : **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

SERVICE DES VENTES

MLP
legendre@mlp.fr

Imprimé par Rotimpres
C/Pla de l'Estany s/n 17181 Aiguaviva (Espagne)
rotimpres.com

Enzo est un magazine indépendant coédité par Autovia Limited et NG Presse, qui reconnaît que les marques et le logo de Ferrari sont la propriété intellectuelle de Ferrari S.p.A. L'éditeur fait tout son possible pour s'assurer que les contenus sont conformes. La reproduction, même partielle, des articles et illustrations parus dans Enzo est interdite. L'éditeur décline toute responsabilité quant au contenu des informations publiées dans ce numéro.

Enzo est publié sous licence de Autovia Limited, Royaume-Uni. Tous les droits concernant le matériel sous licence appartiennent à Autovia Limited. Ce matériel ne peut faire l'objet de reproduction totale ou partielle sans leur autorisation écrite préalable.
Enzo is published under license of Autovia Limited, united Kingdom. All rights in the licensed material belong to either Autovia Limited and may not be reproduced, wether in whole or in part, without their prior written consent.
Enzo is a registered Trademark of Autovia Limited.

PEFC 10-31-2168 Certifié PEFC pefc-france.org

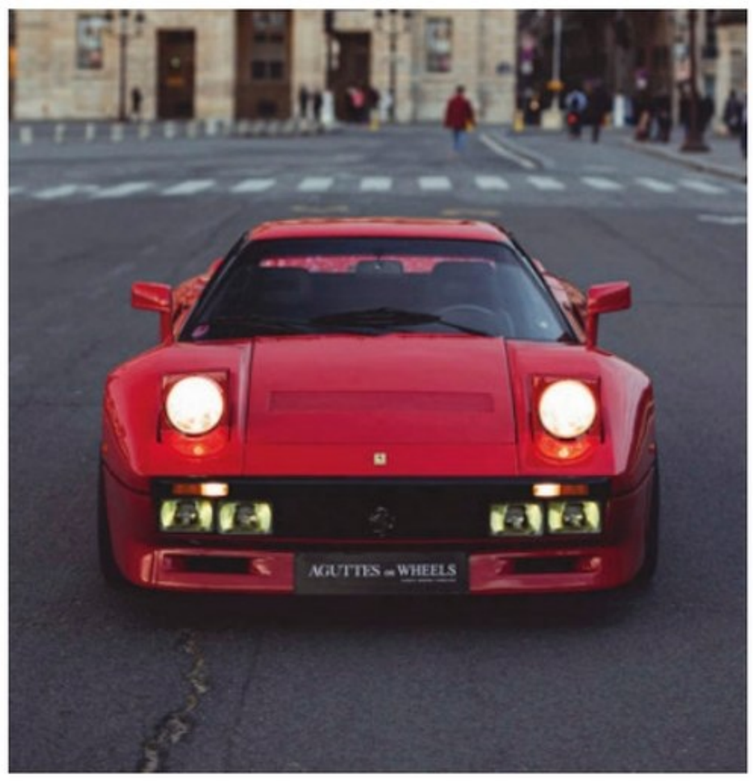
AGUTTES

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

AUTOMOBILES DE COLLECTION
AUTOMOBILIA









De gauche à droite, et de haut en bas :
1982 – Ferrari BB 512 I ex Jean-Paul Belmondo. Vendue 442 000 €, record mondial • La vente d'Automne 2021
1966 – Ferrari 330 GT 2+2 ex Chris Amon Série II. Vendue 407 000 € • La vente de Printemps 2022
2010 – Ferrari 599 GTB Fiorano HGTE. Vendue 177 000 € • La vente de Printemps 2023
1968 – Ferrari 365 GT 2+2. Vendue 136 000 € • La vente d'Automne 2023
1985 – Ferrari 288 GTO. Vendue en gré à gré en 2022
1971 – Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione. Vendue en gré à gré en 2022

L'ensemble de l'équipe Aguttes on Wheels
vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année
et vous remercie pour votre confiance.

Nous vous donnons rendez vous l'année prochaine :
Du 31 janvier au 4 février 2024 au salon Rétromobile
Paris – Porte de Versailles

Prochaine vente en préparation
La Vente de Printemps • Dimanche 10 mars 2024
Paris – Espace Champerret

Contactez-nous dès maintenant
pour inscrire votre automobile
Aguttes on Wheels
automobiles@aguttes.com
+33 (0)7 82 72 37 60

Découvrez notre département
Neuilly-sur-Seine • Paris • Lyon • Aix-en-Provence
Bruxelles • Genève | aguttes.com |



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 190 points de contrôle, la restauration de l'intérieur et des extérieurs, la garantie et l'assistance jusqu'à 24 mois.

Ferrari 599 GTO
Année : 2011 / 22 330 KM
Extérieur : Rosso Corsa
Intérieur : Beige
840 000 €

Ferrari SF 90 Spider
Année : 2023 / 900 km
Extérieur : Giallo Triplo Strato
Intérieur : Nero
650 000 €

Ferrari Roma
Année : 2020 / 19 900 km
Extérieur : Argento Nurburgring
Intérieur : Cuoio
240 000 €

Ferrari Portofino
Année : 2018 / 26 000 km
Exterieur : Azzuro California
Intérieur : Crema
215 000 €

Ferrari California T
Année : 2017 / 33 500 km
Extérieur : Grigio Silverstone
Intérieur : Nero
162 000 €

Ferrari California +30
Année : 2012 / 51 000 km
Extérieur : Rosso Fuoco
Intérieur : Cuoio
139 000 €

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

ferrariapproved.com

Ferrari
APPROVED

BOLLETTINO

499P Modificata : pilotez l'Hypercar du Mans **Page 8**
La 296 Challenge se dévoile avant d'affronter la piste en 2024 **Page 12**
La SP-8, un nouveau Special Project décoiffant **Page 16** Donald Sleator nous a quitté **Page 18**





À votre tour

PILOTER LA VOITURE VICTORIEUSE AUX 24H DU MANS ?
C'EST DÉSORMAIS POSSIBLE. AVEC LA 499P MODIFICATA.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | **PHOTOS** FERRARI

Prendre le volant d'une voiture qui a remporté Le Mans ? Il y a une trentaine d'années, les règles du GT1 le permettaient, et une poignée d'exemplaires de route de la Dauer Porsche qui a gagné l'épreuve en 1994 ont trouvé preneur, alors que la McLaren F1 GTR qui lui a succédé en 1995 était très proche de la version immatriculée. Depuis, aucun bolide du Mans n'a été commercialisé. La nouvelle catégorie Hypercar, en vigueur depuis 2021 aurait dû changer la donne : la première version du règlement prévoyait la construction de 20 exemplaires routiers d'homologation sur laquelle la version de course devait être basée. Alléchant, sauf que cet aspect du règlement a été abrogé par la suite et seul Toyota semble avoir planché sérieusement sur une GR Super Sport de route, avant d'abandonner le projet.
La surprise fut alors grande lorsque Ferrari a dévoilé, le 28 octobre dernier – sur le circuit du Mugello, lors des Finali Mondiali – la 499P Modificata, une évolution destinée au grand public de la voiture victorieuse de la dernière édition des 24h du Mans.
Évacuons d'emblée les premières questions : non elle n'est pas homologuée pour la route. Son utilisation est uniquement réservé aux circuits, dans le cadre du nouveau programme Sport Prototipi Clienti, similaire au F1 Clienti. Et oui, il s'agit d'une voiture quasiment identique à la 499P de course. En réalité, elle est peut-être même meilleure que le bolide qui a donné la victoire à Alessandro Per Guidi, James Calado et Antonio Giovinazzi.
« *L'idée de ce programme est d'offrir à nos clients l'excitation du pilotage sur circuit d'un sport-prototype* » explique Federica Santoro, la Responsable des programmes F1 Clienti et XX. Il s'agit donc d'une évolution de la 499P (même coque et mécanique) sans aucune contrainte d'homologation, puisque la Modificata, mais optimisée pour offrir un plaisir de pilotage accru à ses propriétaires/pilotes.
« *Personne ne va courir avec cette voiture* » confirme le pilote Olivier Beretta, qui a participé à son développement, « *elle a été créée pour faire découvrir le pilotage d'une Hypercar du Mans.* »
En l'absence de toutes contraintes sportives, le bolide a été modifié pour rendre sa conduite plus accessible. Le principal changement est l'activation constante du moteur électrique de 200 kW (272 ch) qui entraîne les roues avant, alors que le règlement du WEC n'autorise son fonctionnement qu'à partir de 190 km/h en compétition. La 499P Modificata dispose donc d'une transmission intégrale permanente, et son comportement n'évolue ainsi pas avec la vitesse.

Sens horaire
Extérieurement, il n'y a pas de différence entre la 499P du Mans et la 499P Modificata destiné aux track-days. Le complexe cockpit a également été conservé, pour offrir la même expérience de pilotage, tout comme le package aéro.



De même, la voiture utilise des pneus slick ou pluie spécialement développés par Pirelli (les 499P de course sont montées en Michelin) optimisés pour monter en température rapidement et résister à la dégradation sur de longs runs, pour offrir un toucher de piste le plus consistant possible au fil des tours, et simplifier leur gestion par des pilotes non professionnels. Dans l'habitacle, le complexe tableau de bord de la voiture de course, avec son volant truffé de commandes, a été conservé : paradoxal pour une voiture qui se veut plus simple d'usage ? « *Il y a tellement de boutons que j'appelle ça le bureau du pilote*, s'amuse Olivier Beretta, *mais tout est pensé pour être sous la main, et à la fin, on apprend tout de mémoire.* » Manuela Cecconi, Responsable du département voitures non homologués, poursuit : « *C'est un peu complexe, oui, mais c'est un apprentissage intéressant pour*

« J'ai participé 23 fois aux 24 heures du Mans, mais je n'ai jamais piloté une voiture comme celle-ci »
Olivier Beretta

le client qui est plongé dans l'expérience d'une voiture de compétition. »
Affranchie de la BoP, la 499P M réserve une surprise pour ses pilotes : un bouton « Push to Pass » sur le volant qui libère un court instant une puissance totale de 870 ch, contre 707 ch en temps normal. Similaire au KERS de Formule 1, ce système permet jusqu'à 7 secondes de puissance maximale par activation, et n'est disponible que lorsque la pédale d'accélérateur est pressée à fond. « *Ça donne une tout autre voiture, c'est fou !* » s'enthousiasme Olivier Beretta, impressionné par cette 499P M débridée : « *J'ai participé à 23 reprises aux 24 heures du Mans, mais je n'ai jamais conduit de voiture comme celle-ci !* ».
Le programme Sport Prototipi Clienti débute dès 2024 et permet de participer à neuf évènements dans l'année (Abu Dhabi, Mugello, Sonoma, Laguna Seca, Balaton, Suzuka, Le Castellet, Nürburgrung et Finalli Mondiali à Imola), alors que les clients ont également la possibilité d'emmener leur 499M P sur le circuit de leur choix avec une équipe d'assistance Ferrari.
Le ticket d'entrée a été fixé à environ 5,1 millions d'euros HT et comprend la participation à deux saisons du programme. Si Ferrari avoue une production en « série très limitée » similaire aux autres voitures du programme XX (qui ont été assemblées à une trentaine d'exemplaires chacune), le constructeur refuse de communiquer le nombre de 499P M qu'il a prévu de produire.
Pouvoir piloter sur les circuits du monde entier un prototype victorieux au Mans – votre prototype – dans une version qui pourrait être encore plus performante ? C'est du jamais vu, et si vous voulez notre avis, ça n'a sans doute pas de prix. Nul doute que les places dans ce club très fermé vont s'arracher.

L'absence des limites de la BoP permet de libérer l'énorme potentiel de la 499P



499P MODIFICATA

MOTEUR V6 à 120° à carter sec 2 994 cm³ biturbo + moteur électrique sur le train avant
PUISSANCE 870 ch (combinée, système Push to Pass activé)
TRANSMISSION Séquentielle à 7 rapports, intégrale permanente **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangles superposés, poussoirs **PNEUS** Pirelli, Av : 310/710-18 Ar : 340/710-18
PRIX 5 100 000 euros HT (env., comprend la participation à 2 ans de programme Sport Prototipi Clienti)



Ci-dessous
Si de l'extérieur, la voiture n'évolue pas, la 499 M est réglée pour être plus facile à conduire et plus consistante au fil des tours, alors que l'absence d'homologation en compétition à permis de faire exploser la puissance.



ARTCURIAL
//Motorcars



© Kevin Van Campenhout

1958 Ferrari 250 GT LWB California Spyder #1011
Certifiée par Ferrari Classiche

1964 Ferrari 250 GT Lusso

RÉTROMOBILE 2024
La Vente Officielle

Catalogue en ligne

artcurial.com/motorcars

Vente aux enchères

Vendredi 2 février 2024

Salon Rétromobile, Paris

Contact

+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

Ci-dessus et page de droite
Inspirée par la 296 GT3, la nouvelle 296 Challenge offre une aérodynamique optimisée avec 870 kg d'appui à 250 km/h et des performances débridées.



au challenge

LES DIFFÉRENTES SÉRIES
TOUT CE QUI CHANGE.

s besoin de puissance : 700 ch, soit
h /l : c'est le meilleur rendement que nous
jamais obtenu sur une GT !»
portant travail a été réalisé sur
dynamique de la voiture, inspirée par la
mais avec un splitter avant encore plus
que complète un S-Duct passif (il
onne en continu) qui extrait l'air sous la
e pour l'expulser par des évents percés
le capot avant. Ce système primordial à
ibre de la voiture permet de la stabiliser en
dant moins sensible aux variations de
ur de caisse.
les ailettes latérales et le grand aileron
, la 296 génère 870 kg d'appui à
m/h, un record pour une voiture
nge. « *Dès les premiers essais, j'ai*

remarqué qu'il y avait énormément d'aéro » confirme le pilote d'essai Ferrari, Rafaelle de Simone, « *avec beaucoup plus de balance sur l'avant par rapport à la 488. La voiture est plus pointue de l'avant, très stable et très rapide.* »
« *Nous voulions la voiture la plus prévisible possible*, indique Manuella, *avec un équilibre aéro constant au freinage ou en courbes.* »
De la même façon, les pneumatiques et les freins ont été optimisés pour offrir des performances constantes. Pirelli a développé des gommes (slick ainsi que pluie) avec un nouveau mélange et une nouvelle structure optimisant leur longévité, comme l'indique Rafaelle : « *Ces pneus permettent de pousser pendant toute la durée d'une course, les pilotes n'auront pas besoin d'être conservateurs et pourront attaquer tout le*

temps. Nous voulons augmenter le temps de plaisir de nos clients, qu'ils ne s'occupent pas l'esprit avec de la gestion ». Lors des essais de développement, il se dit que la voiture a vidé son réservoir de carburant avant de venir à bout de son train de pneus.
De tous nouveaux freins carbone-céramique CCM-R Plus complètent la voiture. Cette innovation importante emploie une nouvelle fibre de carbone tridimensionnelle qui améliore la capacité de dissipation thermique des freins et multiplie par trois la durée de vie des disques

et par
confie
disqu
travai
mais
« *Là e*
dans
expliq
confia
besoi
Plus a
court

« Dès les premiers ess



MOTEUR V6 à 120° 2 992 cm³ biturbo **PUI**
propulsion **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangl
CCM-R Plus Av : 408 mm Ar : 390 m
POIDS 1 2

Ci-dessus, de gauche à droite
Les évents du capot servent au système S-duct, les radiateurs
les côtés du bouclier pour ne pas perturber le flux d'air sous la
est strictement thermique alors que la 296 de route est hybrid
freins inédits permettent des performances constantes tout au



gmenter le temps de
ls ne s'occupent pas
». Lors des essais de
que la voiture a vidé son
ant de venir à bout de

carbone-céramique
la voiture. Cette
mploie une nouvelle
nsionnelle qui améliore
n thermique des freins
urée de vie des disques

et par deux ceux des plaquettes. Manuela nous confie que l'objectif est d'utiliser un seul jeu de disques pour toute une saison, et que Ferrari travaille à l'adaptation de ce système inédit, mais encore coûteux, aux modèles de route. « *Là encore, le but est d'avoir une constance dans le freinage tout au long d'une course,* explique Rafaelle, *et de donner plus de confiances aux pilotes. De plus, il n'y a plus besoin de roder les freins durant les essais.* » Plus agile à basse vitesse grâce à l'empattement court de la 296, plus stable à haute vitesse grâce à son aéro et beaucoup plus simple à piloter et à exploiter que la 488, la 296 Challenge promet beaucoup – et prouve le saut générationnel avec un temps au tour au Mugello 2 secondes plus rapide que sa devancière, la 488 Challenge Evo. La 296 sera la voiture des séries Ferrari Challenge internationales (Europe et Amérique du Nord), alors que les séries nationales britannique et japonaise attendront 2025. Proposée à 384 964 euros, la voiture est pour le moment réservée aux participants du Challenge 2024.

les premiers essais, j'ai remarqué l'énorme charge aéro »

Rafaelle de Simone







296 CHALLENGE

MOTEUR V6 à 120° 2 992 cm³ biturbo **PUISSANCE** 700 ch à 7 500 tr/min **COUPLE** 740 Nm à 6 000 tr/min **TRANSMISSION** DCT à 7 rapports, propulsion **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangles superposés, bras tubulaires en acier, montants en aluminium **FREINS** Disques carbone-céramique CCM-R Plus Av : 408 mm Ar : 390 mm ABS EVO **DIRECTION** Crémaillère **PNEUS** Av : 280/680 ZR19 (11 Ar : 300/720 ZR19 (12 **POIDS** 1 220 kg à sec **POIDS/PUISSANCE** 1,90 kg/ch **PRIX** 384 964 euros



droite
vent au système S-duct, les radiateurs étant déplacés sur
ur ne pas perturber le flux d'air sous la voiture. Le moteur
ue alors que la 296 de route est hybride. Des pneus et
t des performances constantes tout au long d'une course.

UN

HAPPY FEW RACING™

PRESENTE

PADREFIGLIA®

UNE PARENTHÈSE EXCEPTIONNELLE ENTRE PÈRE ET FILLE

RÉSERVÉ UNIQUEMENT AUX FERRARI

21-23 JUIN 2024

INSCRIPTIONS OUVERTES

INFORMATIONS + INSCRIPTIONS
www.HappyFewRacing.com



Décoiffante SP-8

UNE NOUVELLE FERRARI UNIQUE VOIT LE JOUR SUR LA BASE D'UNE F8 SPIDER

TEXTE LÉO PRAT | **PHOTO** FERRARI

Le département Special Project ne se repose-t-il jamais ? Régulièrement, il nous gratifie d'une nouvelle Ferrari unique réalisée sur la demande d'un client en quête d'exclusivité. Sa dernière née ? La SP-8, une voiture réalisée à la demande d'un commanditaire taïwanais qui souhaitait un roadster sans toit ni capote sur base de F8. Une demande qui a demandé des heures de développement en soufflerie pour obtenir un résultat satisfaisant en termes d'acoustique et de protection des occupants, et qui a également permis de redessiner entièrement la F8 donneuse.
La carrosserie de la SP-8 est réalisée en deux parties qui s'entrelacent : un avant en fibre de carbone *Blue Sandstone* irisé et brillant, qui s'enroule autour d'un arrière formé en aluminium peint en *Argento Micalizzato* mat, formant une intrigante harmonie bicolore.
De nombreuses pièces spécifiques ont été créées pour cette voiture, à l'image de la calandre en aluminium moulé, des phares, ou des jantes inspirées par la compétition et peinte dans un *Grigio NART* mat spécial.

Des feux arrière horizontaux dérivés de ceux de la Roma modernisent considérablement la ligne alors qu'à l'intérieur, l'habitacle a été modifié pour recevoir la nouvelle platine de commande de la boîte de vitesses F1 en forme de grille traditionnelle (l'instrumentation reste celle classique de la F8), et que l'ensemble est garni d'Alcantara bleu marine rehaussé d'éléments jaunes.
Comme pour la F8, le nom SP-8 est un hommage au V8 biturbo 3,9 l qui a remporté à 4 reprises successives le titre de moteur de l'année, mais le « 8 » est également associé à la chance dans la culture chinoise.
Nous avons pu découvrir la SP-8 sur le circuit du Mugello, lors des Finali Mondiali, exposée aux côtés de la KC23, autre voiture unique réalisée par Special Projects. Si la SP-8 est moins spectaculaire que cette dernière avec son avant proche de celui d'une F8 au dessin déjà mur, la partie arrière offre un style résolument contemporain très inspirant.
La SP-8 est visible au Musée Ferrari de Maranello jusqu'au mois de mars.






DINO
SPORT
Direction Artistique: Hugo Chevallier - Photographie: @iamacarfanatic
PARIS — DEAUVILLE
DINO SPORT
RIPARAZIONE · COLLEZIONE · VENDITA
SPECIALISTA FERRARI
WWW. DINOSPORT .FR



Ci-dessus
En mai 2018, Donald Sleator retrouvait la Ferrari 250 GTE pace-car qu'il a conduite aux 24 heures du Mans 1963, à retrouver plus loin dans ce numéro.

Donald Sleator
1932-2023

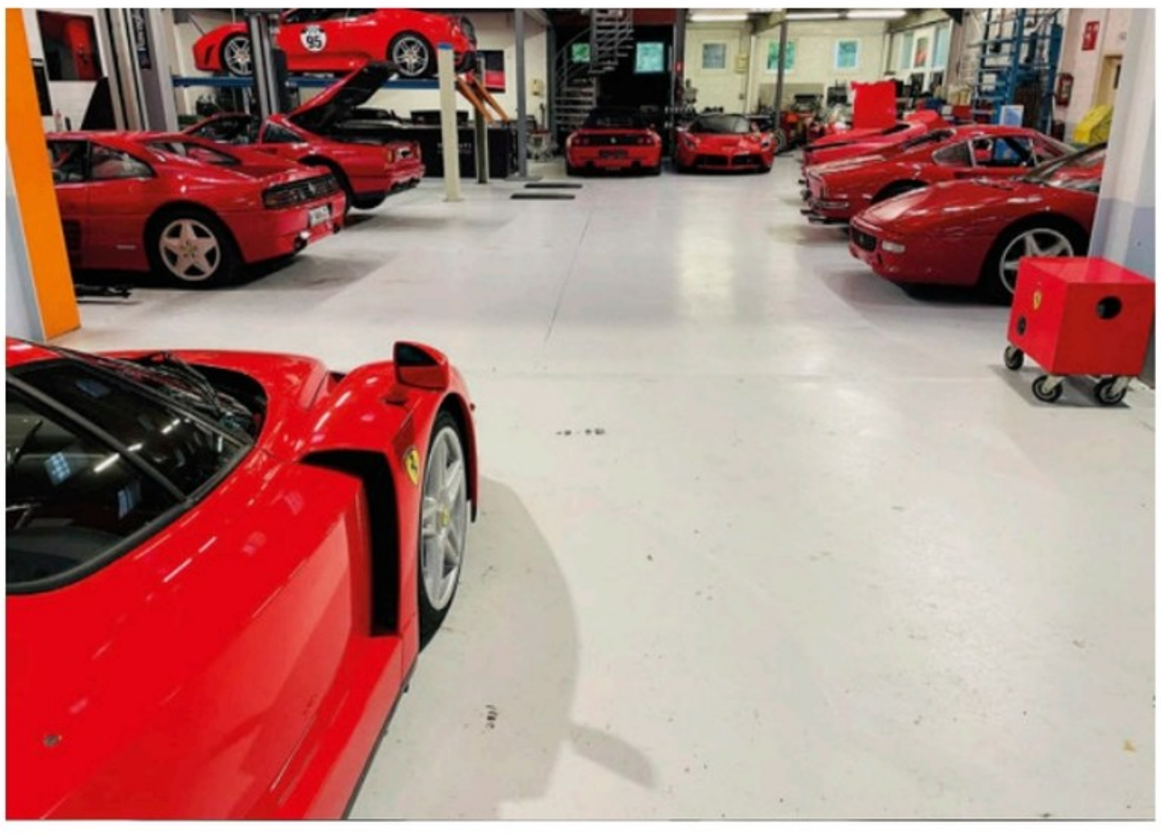
TEXTE CYRILLE JAQUINOT | **PHOTO** ARCHIVES

Donald Sleator a écrit l'une des plus belles pages de l'automobile en France en portant haut les couleurs de Ferrari en tant qu'importateur de 1958 à 1968.
Son père, Alexander Walter Sleator, d'origine britannique, fut l'importateur historique depuis 1933 à Paris des marques prestigieuses telles que Rolls-Royce, Bentley et Rover dirigeant sa société la Franco-Britannic Autos Ltd (appelée également la FBA Ltd). À l'automne 1958, sur les bons conseils de son ami carrossier Battista « Pinin » Farina, il se rendit à Modène signer avec Enzo Ferrari un contrat d'importateur exclusif pour la France et Monaco. Dès son retour à Paris, il nomma son fils Donald (âgé de 26 ans, tout juste sorti de ses études d'ingénierie mécanique chez Rolls-Royce en Angleterre), Directeur technique de la FBA Ltd et le chargea d'organiser l'importation et la distribution. À cette époque, Ferrari entamait sa transformation avec l'idée de fabriquer et vendre des voitures de tourisme sportives avec la collaboration de Pinin Farina à Turin et Scaglietti à Modène.
Donald livra lui-même très souvent les Ferrari par la route à sa clientèle, même jusqu'à Bayonne ou Monaco, toujours accompagné de sa chère épouse Josy Sleator, qui le guidait avec ses cartes routières Michelin posées sur ses genoux. Dans une seule et même année, il s'est souvenu d'avoir parcouru plus de 100 000 km dans une 250 GTE de la société.
Très combatif, Donald participa activement à toutes les courses automobiles en France, assistant ses clients (Pierre Noblet, Jean Guichet… Tous devenus amis par la suite) engagés en GT. Aux 24 heures du Mans en juin 1955, son père Walter Sleator alors souffrant, lui confia à 23 ans la Bentley R-Type Continental d'assistance officielle, avec l'accord de l'Automobile Club de l'Ouest. Par la suite, et pendant les douze années qui suivirent, Donald assuma chaque année, avec une Ferrari de la société, l'assistance en course avec le codirecteur Charles de Cortanze jusqu'à l'édition de juin 1967.
À la mort de son père Walter en avril 1964, Donald devint le PDG de la FBA Ltd. Ne pouvant plus s'impliquer à 100 % avec Ferrari, il recruta en janvier 1965 un certain Jess G. Pourret, alors responsable des occasions, basé au sous-sol de l'entreprise. Avec notamment les événements de mai 1968, d'un accord commun avec Enzo Ferrari, le contrat d'importateur ne fut pas renouvelé. Fidèle à ses engagements, Donald aida cependant le nouvel importateur Charles Pozzi, « l'ancien pilote de course et agent parisien protégé de la FBA Ltd » à s'installer pendant un peu plus d'une année jusqu'en février 1970, sans pour autant avoir un contrat quelconque – une tout autre époque.
Il aimait à raconter cette anecdote : la rencontre avec un client dans son showroom, désemparé au milieu des Rolls-Royce et autres Bentley, lui qui désirait acheter une Peugeot 404 berline ! Avec beaucoup d'empathie, Donald le reçut dans son bureau, et après avoir dégusté un café ensemble, il signa un bon de commande pour une 404 neuve… Avec livraison chez le concessionnaire Peugeot Neubauer ! Une leçon de commerce donnée par Donald Sleator, qui privilégiait toujours la satisfaction de ses clients.





RESTAURATION • ENTRETIEN





VALENTI

CLASSIC & SPORT CARS

SPÉCIALISTE INDÉPENDANT FERRARI • MASERATI • LAMBORGHINI

Tél. +32 (0)67 870 109 – www.valentiautomobili.com



DOMAINE COMBIER

CROZES HERMITAGE

CLOS DES GRIVES 2020

REPORTAGES

En couverture La SF90 XX bat le record de Fiorano, puis nous l'essayons **Page 22**
La 250 GTE pace-car des 24 heures du Mans 1963 boucle la boucle **Page 34**
Une 512 BB qui voulait prouver qu'elle pouvait rouler à 300 km/h **Page 46**
De la route à la course en 275 GTB « nez court » **Page 58**



POURVU QU'ELLE SOIT DURE

La Ferrari de route la plus performante de tous les temps prend des airs de bête de course et nous promet le frisson ultime sur la piste de Fiorano. Et si celle qu'on présente comme « la première XX de route » n'était pas celle qu'on croit ?

TEXTE NICOLAS GOURDOL | **PHOTOS** FERRARI

Après avoir suivi les exploits de Raffaele De Simone en direct sur grand écran, nous retrouvons le chef des metteurs au point quelques instants plus tard dans le box du circuit de Fiorano. Le héros du jour pose fièrement en habits de lumière devant sa monture pour immortaliser le nouveau record de la piste qu'il connaît mieux que personne. Ce 16 octobre 2023, après seulement deux tours lancés, la SF90 XX Stradale a bouclé les 2,976 km du tracé technique en 1'17"309. La pole position était détenue jusqu'ici par une autre SF90, celle dotée du pack Assetto Fiorano (1'18"70). Sacrée performance!

Pour la première fois, le chrono officiel d'un nouveau modèle est réalisé devant témoins (une poignée de journalistes internationaux, dont votre serviteur), filmé et validé par un tiers. Pour la première fois depuis la F50 (1995), un aileron fixe fait son apparition. Pour la première fois depuis sa création en 2005, le nom du très exclusif programme XX est associé à celui d'une voiture de route. Faute d'être subtil, le message a le mérite d'être clair: la nouvelle créature de Maranello enfile le costume d'une bête de course immatriculée!

Doit-on prendre cette profession de foi au premier degré? La question se pose, tant la radicalité suggérée ici s'éloigne de la culture maison. Un échange avec Raffaele nous le confirme. Lui qui n'autorise même pas les clients à jouer avec les réglages des amortisseurs Multimatic du pack Assetto Fiorano n'est pas du genre à relâcher dans la nature un monstre indomptable et sans pitié. « *Il s'agit avant tout d'une voiture de route. Elle doit rester utilisable et exploitable par nos clients qui ne sont majoritairement pas des pilotes professionnels* » confie l'homme à qui l'on doit une grande part du caractère docile et chaleureux partagé à des degrés divers par toutes les Ferrari contemporaines.

L'essai se limitant à quatre tours de piste – c'est peu –, je ne vivrais pas l'expérience savoureuse de me fondre dans la circulation au volant de celle que ses concepteurs appellent « la première XX de route ». Il est intéressant de noter que, contrairement à la SF90 Assetto Fiorano qui impose les amortisseurs passifs dérivés de la compétition, la XX peut être commandée avec la suspension pilotée raidie de 10 % (seulement) et par conséquent le lift qui lui est associé en option (5280 euros). Ce n'est pas le choix retenu par Raffaele pour le record: question de feeling, selon lui, mais aussi de poids puisque les combinés Mul-



timatic permettent un allégement de 9 kg sur les masses non suspendues. La voiture qui m'attend dans les stands dispose quant à elle de l'amortissement variable. L'heure est venue de prendre (ou pas) la gifle monumentale promise par le look et la fiche technique de la Ferrari de route la plus performante de l'histoire.

Je me faufile aisément dans le baquet en carbone, redessiné, allégé de 1,3 kg et associé à un harnais (option à 3 700 euros) facile à boucler. Bien qu'il donne l'impression visuelle d'être « monobloc », le nouveau siège au maintien parfait conserve un dossier inclinable. Le cockpit se démarque par un tunnel central légèrement reculé et ajouré, donc allégé, des tissus dits « techniques » issus de la compétition, de l'Alcantara sur la planche de bord et des contre-portes en carbone différentes de celles du pack Assetto Fiorano. L'évocation de la course est bien là, même si l'ambiance reste bien plus proche de celle d'une SF90 Stradale que d'une 296 Challenge.

La pression sur le bouton tactile Start situé à la base volant ne produit rien de plus qu'un son artificiel indiquant que la voiture est réveillée. Le V8, lui, sommeille encore. Je pousse le vice jusqu'à boucler le tour de piste dédié au travelling photo en position eDrive. Je vous laisse imaginer le contraste entre la brutalité supposée d'un tel engin et le calme absolu du mode 100 % électrique. Celui-ci permet toujours de parcourir environ 25 km sans dépasser les 135 km/h à l'aide des seules roues avant motrices. On a vu supercar plus intransigeante…

LE DÉCALAGE ENTRE LE SON
ET LE GABARIT ESTOMAQUE AUSSI BIEN
LES OCCUPANTS QUE LES BADAUDS









Page de droite de haut en bas
Nous avons eu droit à quatre tours de la piste de Fiorano derrière une autre XX pilotée par Raffaele de Simone, le boss de la mise au point – la bête est spectaculaire mais facile à appréhender. Pour la première fois depuis la F50, une Ferrari de route arbore un aileron fixe qui pèse lourd dans les 530 kg d'appuis obtenus à 250 km/h.

De retour au stand, la voiture travelling cède sa place à une XX Stradale pilotée par Raffaele en personne. Basculons les Manettino sur Qualifying (et non plus Qualify) et Race pour suivre le rythme que s'apprête à imposer mon lièvre de compétition. Je connais l'animal : il est là pour me pousser à explorer les limites de l'auto, certainement pas pour m'en empêcher. Les Michelin Pilot Sport Cup 2R (2 640 euros), plus slick que semi, imposent un tour de chauffe soigné avant de lâcher la bride aux 1 030 ch.

Aussi étourdissante soit-elle dans l'absolu, la puissance délivrée par le groupe motopropulseur hybride n'augmente que de 3 %. Sur les 30 chevaux gagnés, 17 proviennent du V8 biturbo. Repousser les limites d'un rendement déjà exceptionnel nécessite plus qu'une simple carto moteur. Les pistons dédiés ainsi qu'un réusinage de la chambre de combustion autorisent une légère mais cruciale augmentation du taux de compression (9,50 à 9,54 : 1) tandis que les conduits d'admission et d'échappement profitent d'un polissage en règle. À la clé : 797 chevaux thermiques extraits du bloc de seulement 4,0 litres de cylindrée !

Les 13 chevaux bonus restants sont disponibles, quant à eux, uniquement en mode Qualifying et trente fois deux secondes. Le nouveau dispositif, baptisé « extra boost », est autorisé par l'amélioration d'environ 5 % du refroidissement du dispositif électrique. Ce dernier est composé, rappelons-le, de trois moteurs (deux à l'avant, un à l'arrière) et d'un pack de batteries. Le radiateur frontal est ainsi basculé de manière à sacrifier le peu de coffre qui restait sur la SF90, mais surtout à être traversé par le flux d'air nouvellement créé entre le soubassement et les deux extracteurs bien visibles sur le capot avant en carbone. Il s'agit là d'un premier S-duct.

En creusant le sujet de la puissance avec Matteo Turconi, le chef de projet, j'ai appris que les 1 030 ch de la XX sont en réalité disponibles plus souvent et plus longtemps que les 1 000 ch de la SF90 de base. « *On estime dans la pratique avoir gagné plutôt 50 à 60 ch grâce à la constance apportée par le meilleur refroidissement des batteries* » assure fière-



LA NOUVELLE CRÉATURE DE MARANELLO ENFILE LE COSTUME D'UNE BÊTE DE COURSE IMMATRICULÉE !





LA XX S'ALOURDIT DE 530 KG
À 250 KM/H, SOIT 140 DE PLUS QUE
LA SF90 ASSETTO FIORANO

ment l'ingénieur. Intéressant mais abstrait, soyons honnêtes, au volant d'une supercar aux performances d'origine déjà stratosphériques. Connaissez-vous un propriétaire de SF90 sain d'esprit ayant déjà réclamé plus de chevaux ? Moins de kilos, en revanche, j'ai des noms !
S'il est un domaine dans lequel une voiture se réclamant du monde de la course est attendue au tournant, c'est le poids. Les baquets (-2,6 kg), la suppression du système d'admission d'air secondaire (-3,5 kg), l'usage à plus grande échelle de carbone pour la carrosserie et la disparition de quelques isolants auraient permis d'économiser environ 50 kg.
Je parle au conditionnel car l'attirail aérodynamique (l'aileron pèse à lui seul 15 kg !) et d'autres éléments spécifiques limitent l'allégement final à seulement 10 kg par rapport à une Assetto Fiorano, 40 comparé à une SF90 standard. Nous pouvions espérer mieux, beaucoup mieux même de la part d'un XX de route lorsqu'on sait, par exemple, qu'une 488 Pista revendiquait un régime nettement plus drastique (-90 kg).
La bête a beau peser environ 1700 kg en ordre de marche, c'est une plume en pleine tempête lorsque Raffa lance le début des hostilités à l'entame du deuxième tour. Je ne sais pas s'il est humainement possible de s'habituer à une poussée si violente et instantanée. À la moindre pression franche des gaz, le monstre se fléchit sur ses pattes arrière et vous catapulte à 200 km/h en 6"5 là où SF90 standard réclame deux dixièmes de plus. Pour mémoire, une Laferrari était donnée pour 6"9 sur cet exercice…
La calibration moteur a été revue et le plenum d'admission redessiné pour transmettre le maximum de pulsations et de bonnes vibrations au cockpit. La ligne d'échappement en titane est quant à elle reprise du pack Assetto Fiorano. Le V8 n'est pas transfiguré mais se montre plus féroce et les passages de rapport beaucoup plus percutants, notamment au rétrogradage.
Le premier virage, assez serré, dévoile une auto précise, mordante, hyperagile au regard de sa masse mais plus sage et bien élevée qu'on ne l'imagine. La suspension conserve une étonnante souplesse, la direction une franche légèreté et le châssis un équilibre privilégiant une phase de sous-virage plutôt marquée en entrée.
Le différentiel piloté magique combiné à l'effet torque vectoring des roues avant motrices et le grip exceptionnel des pneus permettent une exploitation proprement surnaturelle de la puissance à quatre chiffres. Que l'émotion soit grande, c'est une évidence. Qu'elle soit au niveau attendu, c'est plus discutable. Le corps à corps brutal, sensuel, voire terrifiant que le discours de la marque pouvait laisser craindre ou espérer n'est pas tout à fait au rendez-vous.
Il n'en reste pas moins une efficacité plus que jamais sidérante. Outre une résistance au roulis accrue de 10 % et un carrossage négatif, l'augmentation du grip latéral (+ 9%) est à mettre au crédit d'un travail aussi poussé que spectaculaire en termes d'aérodynamique. La carrosserie est remodelée, étirée, percée de toute part pour satisfaire tant aux besoins de refroidissement qu'à une quête effrénée d'appuis.
Hormis le majestueux aileron, on retrouve dans le prolongement du capot moteur une version optimisée du Shut-of Gurney de la SF90, un volet mobile capable de s'abaisser de 45 mm pour bloquer le flux d'air et générer, au besoin, de la déportance. Le diffuseur lui aussi repensé allonge l'auto de 14 cm et l'ensemble génère 315 kg à 250 km/h uniquement sur la poupe. À l'avant, le diffuseur est redessiné, le splitter copieusement élargi et le deuxième S-duct (inspiré de la course) permet à une partie de l'air qui s'engouffre sous la voiture de mieux plaquer le nez au sol.
La XX s'alourdit ainsi de 530 kg à 250 km/h, soit 140 de plus que la SF90 Assetto Fiorano, mais 300 de moins que la

FIORANO, LES TEMPS RÉFÉRENCES



La SF90 XX est désormais la Ferrari de route la plus rapide sur le circuit de Florano. Voici comment elle se compare en compagnie de quelques autres monstres sacrés du constructeur (cette sélection de temps ne constitue pas un classement absolu)

SF90 XX Stradale 1'17"309	**812 Competizione** 1'20"00	**812 Superfast** 1'21"50
SF90 Assetto Fiorano 1'18"70	**296 GTB** 1'21"00	**F8 Tributo** 1'22"50
SF90 Stradale 1'19"00	**F12tdf** 1'21"00	**458 Speciale** 1'23"50
LaFerrari 1'19"70	**488 Pista** 1'21"50	**Enzo** 1'24"90

nouvelle 296 Challenge. Vous dire que j'ai perçu une vraie différence sur la piste serait (très) exagéré.
Ferrari affirme néanmoins que l'aileron est à lui seul responsable d'un gain de huit dixièmes au tour ! Deux autres dixièmes sont attribués à l'ABS EVO que Raffaele considère comme une pièce maîtresse. Inauguré sur la 296, celui-ci repose sur un capteur à six « axes » qui permet une gestion beaucoup plus fine et intelligente, voire prédictive, et autorise le pilote à rentrer plus fort sur les freins.
Le diamètre supérieur des disques arrière (390 mm au lieu de 360) ne fait qu'ajouter une dose d'excellence à ce qui s'apparente au freinage le plus efficace du règne automobile.
Devant moi, le superbe feu stop en forme de bandeau s'illumine de plus en plus tard avant chaque virage. Raffa hausse le rythme et m'oblige à être à la fois plus autoritaire au volant et plus généreux à la remise des gaz. La XX se montre alors volontiers joueuse, mais jamais brutale, plus stable que la SF90 Assetto Fiorano et toujours facile à dompter tant qu'on garde à l'esprit la masse et la puissance de l'engin.
L'expérience est captivante, euphorisante, frustrante aussi lorsqu'elle prend fin après seulement quatre tours. Cette version extrême n'était pas dans le plan produit initial. L'idée aurait germé en cours de route au sein de l'équipe en charge de la SF90, l'objectif étant d'exploiter tout le potentiel de la première supercar hybride de Maranello. La mission, de ce point de vue, me semble accomplie avec brio.
Quant au rapprochement avec l'univers de la course, je crains qu'il soit la source d'un malentendu. Non, la SF90 XX n'est pas l'engin ultra-radical, tant s'en faut, que son look suggère. C'est en revanche une pièce d'ingénierie hors du commun, un monstre d'efficacité capable de coller 2"4 au tour à une Laferrari à Fiorano, un exercice de style singulier et sans doute la supercar la plus polyvalente de sa génération.
1 398 exemplaires seront produits (799 en coupé et 599 en Spider) et même si la rallonge de 300 000 euros demandée par rapport à une SF90 Assetto Fiorano peut sembler objectivement déraisonnable, je doute que quiconque regrette d'avoir signé le bon de commande.

Ci-dessous
Les excellents baquets, inédits, sont allégés de 1,3 kg chacun.
Le cockpit est plus épuré que celui d'une SF90 standard
et les contre-portes en carbone sont spécifiques.

SF90 XX STRADALE

MOTEUR V8 90° 3 990 cm³ biturbo + 3 moteurs électriques **PUISSANCE** combinée 1 030 ch à 7 900 tr/min **COUPLE** combiné env. 1 050 Nm à 6 000 tr/min
TRANSMISSION DCT à 8 rapports, intégrale non permanente, E-diff3 **SUSPENSIONS** Av : triangles superposés. Ar : multibras. Amortisseurs Multimatic à tarage fixe ou (au choix) suspension pilotée **FREINS** Disques carbone-céramique Av : 398 mm. Ar : 390 mm. ABS **DIRECTION** Assistance électrique
PNEUS Michelin Pilot Sport Cup 2 (2R en option) Av : 255/35 ZR 20. Ar : 315/30 ZR 20 **POIDS** 1 560 kg à sec
POIDS/PUISSANCE 1,51 kg/ch **0 À 100 KM/H** 2"3 **0 À / 200 KM/H** 6"5 **VITESSE MAXI** 320 km/h **PRIX** 758 000 euros





PRÉCISE, MORDANTE,
HYPERAGILE AU REGARD DE SA
MASSE MAIS PLUS SAGE ET BIEN
ÉLEVÉE QU'ON NE L'IMAGINE

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Avant même d'avoir été dévoilée au public, la 250 GTE faisait ses grands débuts en tant que voiture de sécurité des 24h du Mans. Quatre exemplaires ont occupé cette fonction, voici l'un d'eux.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | **PHOTOS** KEVIN VAN CAMPENHOUT


DUNLOP
#PassionDunlop
1963 NK 75

C'est la première Ferrari à quatre places, la première Ferrari assemblée en « grande » série, et la Ferrari la plus vendue jusqu'alors avec 952 exemplaires. C'était aussi la voiture personnelle d'Enzo Ferrari, mais l'histoire de la 250 GTE est aussi liée à la France et plus particulièrement à la Franco-Britannic Autos Ltd (ou FBA).

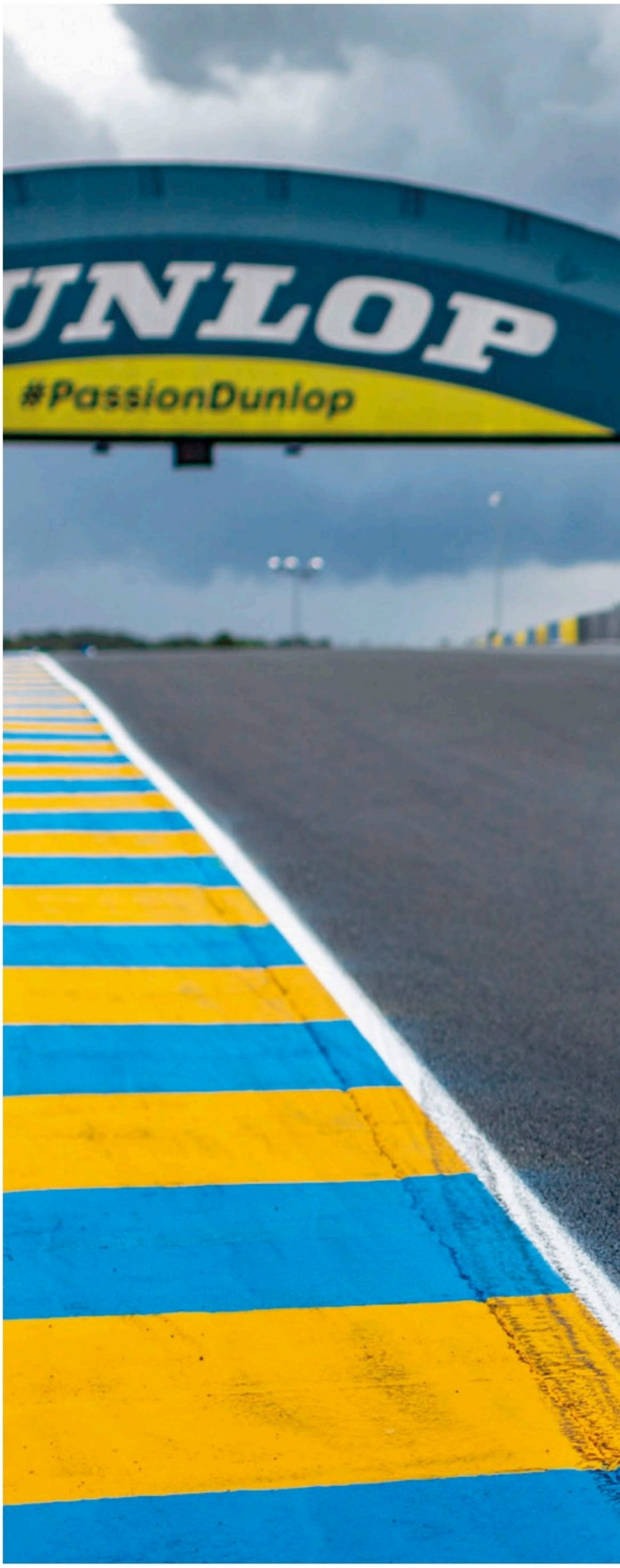
Celle-ci était la première société à importer les Ferrari en France, et tout simplement le premier importateur officiel Ferrari au monde. L'entreprise était alors dirigée par William Sleator, puis reprise par son fils Donald jusqu'en 1969 et le transfert de l'activité à Charles Pozzi.

Britannique, mais Parisien d'adoption, William Sleator a commencé son activité en important les voitures des marques Rolls-Royce et Bentley en France. Bon pilote, il proposa en 1952 à l'Automobile Club de l'Ouest de mettre à disposition une Bentley Continental conduite par ses soins comme voiture de sécurité pour les 24 heures du Mans. Il est ainsi devenu le seul pilote « civil » autorisé à tourner en même temps que les bolides de course pour assurer une réponse plus rapide en cas de besoin, avant que des soucis de santé ne le poussent, en 1955, à laisser sa place au volant à son fils, Donald.

La FBA est devenue importateur officiel Ferrari pour la France en 1958 : c'est l'époque des 250 GT Série II, la première voiture « standardisée » produite à Maranello : le constructeur sortait de l'époque de l'artisanat et commençait à industrialiser sa production, avec des chiffres de production, et donc de ventes, absolument inédit pour lui. Parmi les techniques de fidélisation utilisé par la FBA, des tours de circuit musclés au Mans offerts aux clients au volant des nouvelles Ferrari.

L'importateur avait compris qu'une nouvelle époque débutait à Maranello, et que la nouvelle 250 GTE qui se profilait allait être un produit gagnant. Walter Sleator voulait marquer un grand coup et, alors que la voiture était encore secrète, il a insisté auprès d'Enzo Ferrari pour en obtenir un exemplaire qu'il ferait rouler aux 24 heures du Mans 1960 comme voiture de direction de course.

Avant d'être la voiture personnelle d'Enzo Ferrari, la 250 GTE a été celle de la direction de course des 24h du Mans




DUNLOP
1963
NK 75


1963 NK 75

Avant les 24h du Mans, 4155GT est passée dans les ateliers Chapron pour recevoir quelques accessoires spéciaux

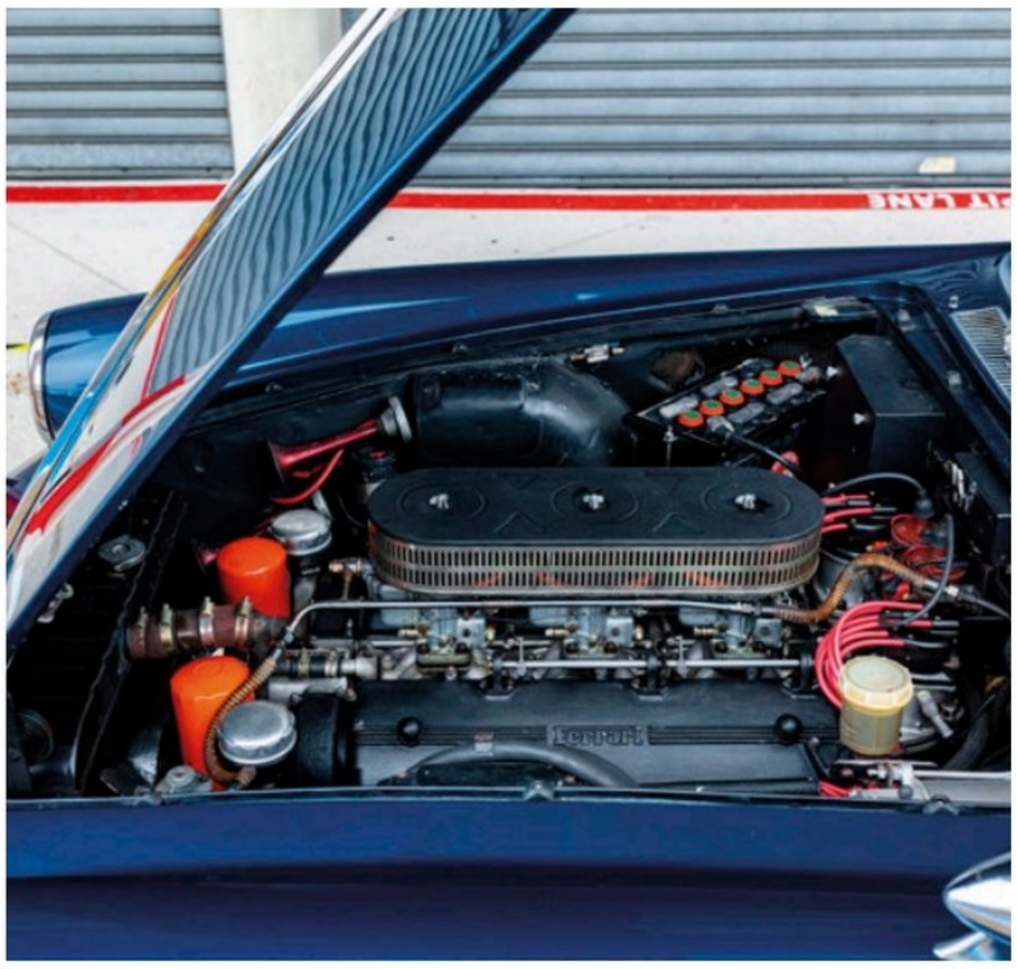
C'est ainsi que le châssis n° 1895 GT, le deuxième prototype de la 250 GTE (après 1287 GT, renuméroté par la suite 1903 GT), peint en *Rosso Rubino* (rouge rubis) et doté de fanions blancs à bande rouge, lui fut confié dans ce but. Ce fut la toute première apparition publique de la voiture, qui n'était pas encore tout à fait aux spécifications définitives, quatre mois avant la présentation officielle de la 250 GTE, le 6 octobre, au Salon de Paris 1960. Cette année-là Ferrari remporta la course en plaçant cinq voitures aux six premières places, avec entre autres la victoire d'une 250 GT en catégorie Grand Tourisme.

Durant les huit éditions des 24 heures du Mans entre 1960 et 1967, huit Ferrari ont été pilotées par Donald Sleator comme voitures de sécurité, jusqu'en 1967 : quatre 250 GTE (après le prototype 1895 GT en 1960, il y a eu 2173 GT en 1961, 3341 GT en 1962 et 4155 GT en 1963), puis quatre 330 GT 2+2 (5403 en 1964, 6273 en 1965, 7557 en 1966 et 9097 en 1967), avant que l'association entre la Franco Britannic et Ferrari ne s'interrompe suite aux difficultés engendrées par les évènements de mai 1968.

De ces 250 GTE, on pense que seules 1895 et 4155 GT aient survécu à ce jour. Cette dernière, est la voiture de nos photos, une Série II commandée par la FBA et sortie de l'usine le 30 janvier 1963, peinte en *Blu Sera Metallizzato* avec un intérieur en cuir Connolly *Grigio*.

La « job card » de la FBA indique que la voiture a été réceptionnée le 11 mars après avoir été convoyée d'Italie – elle a reçu le lendemain l'immatriculation parisienne 1963 NK 75. Le 1er avril, elle a passé sa révision des 3 000 km, avec une vidange moteur et le remplacement du renvoi d'angle de la delco. Le 17 avril, elle a été envoyée dans les ateliers du carrossier Chapron, au 114, rue Aristide Briand, à Levallois. Si cette adresse vous dit quelque chose, c'est que l'atelier fut racheté quelques années plus tard par un certain Charles Pozzi, qui installa sa concession Ferrari de l'autre côté de la rue, au 109, en 1974… Jusqu'en 2022, c'était le principal point de vente de la marque en France.

Mais revenons chez Chapron : 4155 y a été préparée pour devenir un « pace-car » des 24 heures du Mans : elle reçoit, dixit la facture du carrossier, deux ceintures de sécurité, des écussons, un rétroviseur sur l'aile et un porte fanion. Mais lorsque la voiture est retournée encore une fois chez Chapron, le 16 mai, un mois avant la course, ce dernier a été retiré, sans doute pour préparer la voiture en vue de son apparition à l'écran dans une courte scène – à peine quelques secondes – du film *Pouic-Pouic* (avec Louis de Funès), dont le tournage se déroule au printemps. Ornée d'un ruban sur le capot, elle forme un maladroit cadeau de demande en mariage au début du film. La voiture est prêtée gracieusement à la production par la FBA à des fins promotionnelles. De nombreux petits travaux ont alors été réalisés, donc la condamnation de la bouche de ventilation passager.





Page de gauche et ci-contre, de haut en bas
La 250 GTE n°5155GT retrouve le circuit du Mans, 60 ans après avoir été voiture de sécurité des 24 heures. Le V12 Colombo de 3,0 litres : y a-t-il moteur Ferrari plus iconique ? Les cuirs de l'intérieur affichent une belle patine.


DUNL
#PassionDunl
pininfarina


LOP
nlop
DUNLOP





Ci-contre, de haut en bas
Aujourd'hui c'est Éric Neubauer qui est en charge de la distribution de Ferrari en France et il est le nouveau gardien de 5155 GT. Il nous montre l'autocollant des 24 heures du Mans 1963, préservé sur la lunette arrière.

Deux jours avant le départ des 24 heures du Mans, 4155 est de nouveau passée chez Chapron, où on été fabriquées des ferrures pour un feu additionnel rouge dans la calandre et une paire de feux bleus montés sur le pare-chocs arrière. L'aile arrière droite et le couvercle de coffre ont également été réparés et repeints – les stigmates d'un accident durant le tournage ?

La FBA avait de nombreuses idées pour promouvoir les Ferrari, étant parmi les premiers à publier des publicités pour la marque dans la presse, ou prêtant (et vendant) des voitures à des stars des années yé-yé (des 250 GTE apparaissent sur des pochettes de disques de Claude François ou Richard Anthony…), mais l'utilisation de la voiture au Mans n'était pas qu'un simple coup de communication. Les photographies des 24 heures 1963 montrent 4155 dans de nombreuses situations. Que ce soit à pleine vitesse au milieu la meute des bolides de course dans les Hunaudières, ou garée sur les bas-côtés près d'une voiture accidentée, alors que Donald Sleator et Charles de Cortanze, codirecteur de course, préviennent les autres pilotes du danger. On la devine derrière la fumée de la Ferrari 250 P de John Surtees et Willy Mairesse en flammes, ou à proximité de la René Bonnet Aerojet LM6 retournée sur son toit en bord de piste.

Après la course, un nouveau passage chez Chapron a été enregistré le 28 août et cette fois, c'est l'aile arrière gauche qui a été réparée. Manœuvrer une 250 GTE n'est peut-être pas si facile ? Elle a alors été revendue à un certain Guy Verecchia, entrepreneur de Noisy-le-Sec, avant d'être rachetée le 22 février 1964 par la société Charles Pozzi SA qui vendait déjà des Ferrari à l'époque.

Puis elle est passée aux mains d'un certain Pierre Foujean, de Neuilly-sur-Seine en 1965. Une facture éditée en juin 1966 indique que « *le moteur tourne mal* » (une rectification de l'allumage et une synchronisation des carburateurs sont réalisées) ainsi que les échappements « *ont chauffé très fort* ». En 1970, elle a été revendue à Christian Fifis, en Bourgogne, qui la conserva près de 50 ans, en prenant un soin méticuleux. Ensuite, elle a rejoint la Suisse en 2017, et fut restaurée en conservant au maximum son état d'origine. C'est à cette époque que Donald Sleator a été réuni avec la voiture qu'il avait conduite 55 ans plus tôt, le temps de quelques photos souvenirs en 2018.

Enfin, notre héroïne fut proposée cet été à la vente RM Sotheby's du centenaire des 24 heures du Mans, où elle fut acquise par Éric Neubauer, qui dirige depuis 2010 le groupe Charles Pozzi. Elle est ainsi passée ainsi entre les mains de la troisième grande famille des importateurs français de Ferrari en France. Mais les liens entre ces familles sont encore plus tenus qu'il n'y paraît…

Après avoir découvert la voiture au printemps dernier sous le chapiteau de la vente RM du Mans, nous la retrouvons quelques mois

Donald Sleator était le seul à pouvoir piloter une voiture de route entre les bolides du Mans



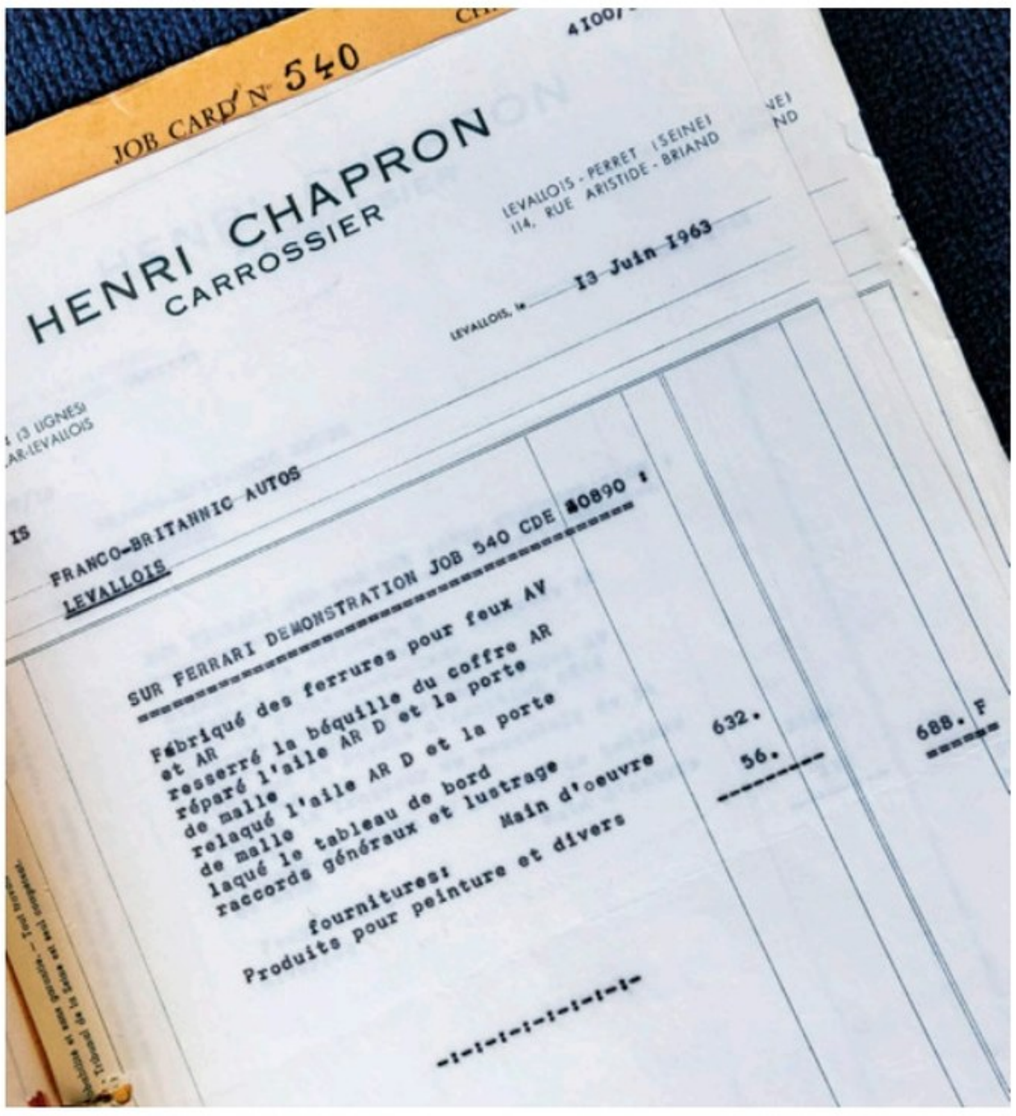


Cette page, sens antihoraire à partir de ci-dessus
Les badges apposés à la calandre incluent celui des 24h du Mans. Un feu rouge a été ajouté à l'avant, alors que deux feux bleus ont été apposés sur le pare-chocs arrière chez le carrossier Chapron. 5155 GT dans ses œuvres aux 24h du Mans 1963, pilotée par Donald Sleator, importateur de Ferrari en France (via sa société Franco-Britannic Autos), accompagné par le Directeur de la course, Charles de Cortanze.






1963 NK 75



Ces deux pages, sens horaire à partir de ci-dessus
5155GT dans les ateliers de Charles Pozzi Paris, où elle sera restaurée. Cette facture de Chapron a été éditée deux jours avant les 24h 1963. Comme si vous étiez, dans la peau de Donald Sleator au volant de la pace-car du Mans.



plus tard dans les immenses ateliers de Charles Pozzi Paris, au sein de la plus grande concession Ferrari au monde, en compagnie de son nouveau propriétaire.

« *Donald Sleator était un très grand ami de mon père, Gilles Neubauer,* nous explique Éric Neubauer, *et quand la voiture appartenait à Charles Pozzi – que mon père connaissait également très bien – elle était stockée chez nous, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, à Paris, chez Peugeot Neubauer, en face de la concession Ferrari. En 2009, nous avons repris le Groupe Charles Pozzi et je trouvais que ce véhicule bouclait de façon intéressante la boucle – d'autant plus que nous avons une filiale au Mans. Lorsqu'elle a été présentée à la vente, j'ai senti que c'était une opportunité à laquelle nous ne pouvions échapper!* »

Souvent volubile, Éric Neubauer reste pudique en évoquant le regretté Donald Sleator, récemment décédé: « *J'ai un souvenir particulier du jour où il m'a emmené avec une Rolls-Royce Camargue. Quand vous avez 10 ans et que vous montez dans ce genre de véhicule, vous ne pouvez la regarder qu'avec des yeux émerveillés, comme mon père l'a été avec les Ferrari tout au long de sa vie. Il était très heureux quand nous avons repris la distribution Ferrari en 2003.* »

Éric Neubauer évoque les noms des illustres importateurs du passé: le Colonel Ronnie Hoare (Maranello Concessionnaires, Grande-Bretagne), Gabriele Cavallari (Monaco), Jacques Swaters (Garage Francorchamps, Belgique): « *On ne vit le futur que grâce au passé. Nous avons une obligation de faire perdurer ces noms-là. Ce qu'à fait Charles Pozzi est mémorable, c'est pour cela que nous avons voulu que notre nouvelle concession* [ouverte en 2022] *évoque son histoire, avec des anciennes enseignes et logos, ou des morceaux de voitures. Qui aurait pu croire à l'époque que la marque Ferrari deviendrait si mythique. Peut-être que Donald Sleator aurait eu quelques regrets… Mais sa passion c'était d'abord les Rolls-Royce et les Jaguar.* »

Quel va être l'avenir de 4155 avec son nouveau propriétaire? « *Nous allons réviser le moteur et la boîte, et il y a quelques détails de carrosserie qui vont devoir être refaits, ce qui nécessitera une nouvelle peinture* » nous indique-t-il en pointant quelques vilaines cloques sur la portière conducteur. « *Nous allons faire tout cela en conservant le plus possible de son état d'origine, à l'image de son habitacle.* »

Et ensuite? « *Nous allons sans doute l'utiliser pour quelques opérations de marketing, et nous prévoyons quelque chose au Mans Classic. Elle passera sans doute quelque temps au Musée des 24h du Mans* »

Et pourquoi pas la réunir avec la 250P n° 0814, la voiture qui a remporté les 24 heures en 1963? Depuis 60 ans, celle-ci appartient aux Chinetti – une autre immense famille d'importateurs Ferrari. Il y a tant de boucles encore à boucler! ❶

Merci à Charles Pozzi Paris, Ferrari West Europe et RM Sotheby's pour leur aide à la réalisation de ce sujet. De nombreuses informations de cet article proviennent du livre Ferrari Franco Britannic, par Cyrille Jacquinot, disponible sur cavalinomarket.com

250 GTE 1960

MOTEUR V12 2 953 cm³, 2x1 ACT, 3 carburateurs Weber 36DCL
PUISSANCE 240 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 245 Nm à 5 000 tr/min
TRANSMISSION Manuelle à 4 rapports, propulsion
DIRECTION À vis et secteur **SUSPENSIONS** Av : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis.
Ar : pont rigide, bras tirés, ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques **FREINS** Disques **PNEUS** 185 VR15 **POIDS** 1 406 kg
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 5,86 kg/ch **0-100 KM/H** env. 8"0 (annoncé)
VITESSE MAXI env. 225 km/h **PRODUCTION** 1960-1963 (952 exemplaires)
COTE ACTUELLE > 400 000 euros

« J'AIMAIS LE POSTER, J'AI ACHETÉ LA VOITURE »

Cette Ferrari 512 BB est apparue sur un poster qui vantait sa vitesse de pointe de 300 km/h..
Peut-elle encore promettre de tels frissons aujourd'hui ?

TEXTE ROBERT COUCHER | PHOTOS BARRY HAYDEN


Ferrari
BWX 44S

Vous souvenez-vous de l'époque avant les smartphones et les médias sociaux ? L'époque où les gens lisaient des magazines et déchiraient les photos qu'ils aimaient ou dégrafaient le poster central pour la coller sur leur mur ?

En tant que jeunes passionnés d'automobile, nous exprimions notre enthousiasme pour une marque particulière en affichant un poster de voiture sur le mur de notre chambre. Cela paraît incroyablement simple et démodé de nos jours, car il semble que tout le monde ait des milliers de vidéos sur son téléphone montrant des voitures rapides se livrant à toutes sortes de pitreries, mais à l'époque, les « voitures de poster » étaient un baromètre important de ce qui était cool et désirable dans le monde de l'automobile. Il va sans dire que seules les supercars avaient droit à cet honneur : Aston Martin, Lamborghini, Porsche et, bien sûr, Ferrari. En fait, la Ferrari même de ce reportage a fait l'objet d'un poster, ce qui en fait l'une des 512 BB les plus célèbres.

Le châssis n°21689, l'une des 927 BB produites, est un rare exemplaire à conduite à droite acheté neuf en 1977 par le pilote de course Chris Meek (aucun lien avec son homonyme qui pilote aujourd'hui en rallyes), qui est devenu ensuite propriétaire du circuit de Mallory Park (Grande-Bretagne) et a possédé une quarantaine de Ferrari.

À l'époque, le constructeur prétendait que la nouvelle 512 BB considérablement modernisée qui succédait à la 365 GT/4 BB originale, avait une vitesse de pointe de l'ordre de 300 km/h. Malheureusement, lors des essais sur route aux États-Unis et en Europe, la 512 BB n'a pas été en mesure d'atteindre ce chiffre magique, le magazine *Autocar* ne dépassant pas les 262 km/h dans son numéro du 6 mai 1978. Pas mal, mais pas assez rapide pour un propriétaire en particulier, qui avait alors décidé d'engager



des poursuites judiciaires contre l'importateur britannique, le Colonel Ronnie Hoare, de Maranello Concessionaires, affirmant qu'il avait été trompé.
Chris Meek s'est donc dit qu'il allait tenter de découvrir exactement la vitesse réelle de la 512 BB. C'est ainsi que lui, une équipe de mécaniciens, des hommes de Michelin et un envoyé nerveux de Ferrari venu de Maranello se sont retrouvés au nord de Londres à cinq heures du matin, sur une autoroute M1 déserte.
Avec le photographe Mike Hargreaves attaché sur le siège passager, Meek a fait monter la BB à une vitesse indiquée de 188 mph (le chiffre exact revendiqué par Ferrari, soit 302 km/h) et Hargreaves a pris la photo qui allait devenir un poster. Le Colonel l'a ensuite montrée au client litigieux et l'affaire s'est arrêtée là. Quelque temps plus tard, Meek a reçu un appel de Ferrari l'invitant à venir visiter l'usine de Maranello. Lorsqu'il est entré dans le bureau d'Enzo Ferrari, Meek a été ravi de voir le poster au mur et Enzo l'a remercié d'avoir prouvé que la 512 BB pouvait atteindre le chiffre annoncé par l'usine, ce qui en faisait « visiblement» la voiture la plus rapide du monde.
Ce qui n'a pas été mentionné, c'est que le chiffre héroïque de 188 mph n'était qu'une vitesse « indiquée » sur le compteur électronique, un instrument qui n'était pas réputé pour sa précision, surtout en haut du cadran. Mais Enzo n'a jamais laissé les faits entraver une bonne histoire et le *Commendatore* était heureux de posséder à nouveau la voiture la plus rapide du monde, ainsi qu'un poster pour le prouver !
Enzo Ferrari ne prenait pas cette question à la légère, car sa domination sur le marché des voitures de route ultra-rapides a été sérieusement ébranlée en 1965 par l'arrivée de la Lamborghini Miura qui a été saluée comme la première supercar au monde. Ferrari pensait que les voitures de route devaient avoir leur moteur monté à l'avant et cette philosophie conservatrice s'est poursuivie avec la 365





ENZO FERRARI ÉTAIT HEUREUX D'AVOIR À NOUVEAU LA VOITURE LA PLUS RAPIDE DU MONDE – ET UN POSTER POUR LE PROUVER

GTB/4 Daytona en 1968, alors que Lamborghini persistera en lançant l'excentrique Countach LP400 en 1974 – probablement la voiture de posters la plus emblématique de toutes.

Ferrari se devait donc de réagir. S'appuyant sur son expertise en matière de voitures de course à moteur central, acquise avec la 250 LM et la Dino 206, l'ingénieur en chef Angelo Bellei a mis au point un châssis semi-monocoque en acier avec des carrosseries avant et arrière non porteuses. La suspension était assurée par des triangles, comme en compétition, les quatre roues étant freinées par des disques. Le nouveau moteur n'était pas un V12 traditionnel, mais un développement du flat-12 de Mauro Forghieri utilisé dans la Ferrari 312B de Formule 1.

L'allure remarquable de la voiture était l'œuvre de Leonardo Fioravanti chez Pininfarina, avec une structure en acier, des portes et des capots enveloppants avant et arrière en aluminium, ainsi que des bas de caisse et des pare-chocs en fibre de verre. Cette Ferrari 365 GT/4 BB a été présentée au salon de Turin en 1971 avant d'être lancée en 1973. Bien que BB ait été traduit « Berlinetta Boxer », l'ordre d'allumage du moteur en fait plutôt un V12 à 180° que le « boxer » à 12 cylindres à plat que son nom suggère.

Ce moteur 12 cylindres de 4,4 litres développait 365 ch, et la Ferrari a été chronométrée par le magazine *Road & Track* de 0 à 60 mph (96 km/h) en 6"1 et à une vitesse maximale de 282 km/h – des performances équivalents à celle de la Daytona qui la précédait, la voiture de route la plus rapide de l'époque.

Lors du salon de l'automobile de Paris en 1976, Ferrari a remplacé la 365 GT/4 Berlinetta Boxer par une version subtilement améliorée et à la nomenclature plus digeste : « 512 BB ». C'est le modèle que vous voyez ici.

Ferrari a abandonné sa pratique de longue date consistant à désigner un modèle par sa cylindrée individuelle, de sorte que 512 signifie 5,0 litres et 12 cylindres. L'amélioration la plus importante fut l'agrandissement du moteur, avec un alésage et une course augmentés pour obtenir 4943 cm^3 avec un taux de compression accru de 9,2:1, une lubrification à carter sec et un embrayage à double disque plus léger.

La puissance maximale a légèrement baissé, passant de 365 à 360 ch, mais elle est était atteinte à des régimes plus bas,

Ferrari 512 BB 1977

MOTEUR V12 à 180° 4 942 cm^3 à carter sec, 2x2 ACT, 4 carburateurs 40IF3C **PUISSANCE** 360 ch à 6 200 tr/min
COUPLE 450 Nm à 4 600 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion **DIRECTION** Crémaillère
SUSPENSIONS Av et Ar : triangles de longueur inégale, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres antiroulis
FREINS Disques ventilés **POIDS** 1 630 kg **VITESSE MAXI** 282 km/h **0 À 100 KM/H** 6"2
PRODUCTION 1976-1981 (927 exemplaires) **COTE ACTUELLE** 230 000 euros



Ces deux pages, sens horaire, à parti de la page de gauche
Cette affiche, dans laquelle Chris Meek a poussé cette même voiture, dont il était propriétaire, à une vitesse indiquée de 188 mph (302 km/h). La carrosserie conçue par Fioravanti est distinctive. Le 12 cylindres à plat dérivé de la compétition.





PEINTE EN GIALLO FLY AVEC DES GARNITURES EN CUIR MARRON TRÈS ANNÉES 1970, LA BB A L'AIR SVELTE ET RAPIDE



avec l'ajout utile d'un couple plus élevé, promettant une arrivée de la puissance plus douce et plus conviviale. Cette puissance était transmise à des jantes Cromodora de 9 pouces beaucoup plus larges à l'arrière, les jantes avant restant en 7,5 pouces. Les différences visuelles incluaient l'ajout d'un spoiler à l'avant de la 512 BB pour réduire la portance et des prises d'air NACA derrière chaque porte pour assurer le refroidissement de l'échappement et des freins arrière. Les feux arrière ont été simplifiés, passant de trois à deux par côté, tout comme les tuyaux d'échappement, ce qui est un peu dommage.

Neil Clifford, collectionneur de voitures classiques, a acheté cette 512 BB il y a environ huit ans. « *Comme la plupart des jeunes hommes, j'avais des posters des voitures de mes rêves sur le mur de ma chambre. Mon rêve s'est réalisé lorsque j'ai pu m'offrir cette voiture. La Ferrari 512 BB n°21689, est celle qui figure sur le célèbre poster et il était impossible d'y résister. Elle est peu kilométrée, a un bel historique et j'adore la combinaison de couleurs. Je ne me préoccupe pas vraiment de savoir si elle peut rouler à 300 km/h, mais j'aime vraiment la façon dont elle se conduit* ». Il sourit, avant d'ajouter, généreusement : « *Voilà… faites un tour et vous verrez ce que vous en pensez* ».

Peinte en *Giallo Fly* avec des garnitures en cuir marron très années 1970, la Ferrari a l'air svelte et rapide. Le long nez et le poste de pilotage avancé sont synonymes de vitesse, tandis que les grosses hanches arrière enveloppent voluptueusement le moteur 12 cylindres monté en position centrale.

Les jantes Ferrari classiques, les feux arrière ronds et les clignotants avant caractéristiques confèrent à la 512 BB une réelle présence sur la route. Plus grande et plus imposante que les petites Dino et 308, c'est une véritable voiture à taille humaine avec un moteur de 5,0 litres dérivé de la F1 offrant 360 ch. Et elle est disponible à moins d'un tiers du prix de la fragile Miura.

Ces deux pages, sens horaire, à partir de ci-dessous
Les phares escamotables et les grands clignotants donnent un visage à la BB. L'intérieur est simple et classique, avec de magnifiques sièges en cuir marron des années 1970.



LES GROSSES HANCHES ARRIÈRE ENVELOPPENT LE FLAT-12 MONTÉ EN POSITION CENTRALE : LA BB EXHALE LA PUISSANCE

Page de gauche
La BB à moteur central était la riposte de Ferrari à deux générations de Lamborghini d'architecture similaire, marquant un changement de cap après la Daytona à la configuration classique.

Il faut se laisser descendre dans le cockpit bas (la BB ne mesure que 1,12 m de haut) où la garde au toit est généreuse et où la position assise est presque entièrement inclinée. Les sièges marron sont confortables et de bonne taille, réglables et conçus pour une anatomie humaine normale. La porte est étonnamment légère lorsque vous la fermez et, une fois installé, vous constatez que l'habitacle est aéré et offre une bonne visibilité grâce à des montants de pare-brise minces et des vitres de custode bien placées. Le volant, de taille idéale, est délicieusement simple, dépourvu de commutateurs et d'affreuses protubérances d'airbag. Et là, devant vous, les fameux instruments illuminés en rouge, le même compteur de vitesse qui figurait sur le poster qui indiquait 188 mph ! Je ne pense pas que nous irons aussi vite aujourd'hui...

Donnez quelques coups de gaz pour amorcer les carburateurs Weber et démarrer le moteur, qui s'enclenche rapidement et s'installe à un ralenti de 800 tr/min. Le levier de vitesse en alliage avec sa grille exposée est votre compagnon de conduite, et c'est un soulagement de voir les bouches d'air conditionné fixées au tableau de bord sous la radio d'origine. L'embrayage nécessite une poussée raisonnable (ce double disque est une amélioration par rapport à celui de la 365 BB précédente) et l'huile de boîte froide signifie que les passages de rapports sont récalcitrants.

Il suffit donc de glisser la boîte en seconde pour que la BB démarre sans problème sur l'abondance de couple. Dès les premiers mètres, on ne peut s'empêcher de remarquer que tout dans cette voiture est affûté. Elle possède ce picotement mécanique propre à Ferrari que l'on peut ressentir à travers le châssis et aucune commande ne présente le moindre relâchement.

Une fois la Ferrari en température, nous nous engageons sur des routes rapides et il est temps de lâcher la bride. En appuyant sur la pédale d'accélérateur, le gros 12 cylindres prend une grande inspiration, mais il le fait avec la douceur d'une turbine. Appuyez un peu plus sur l'accélérateur, laissez le régime monter, la sonorité du moteur se durcit et le châssis commence à faire son travail, libérant ses 360 chevaux sur l'asphalte de façon délibérée.

Vous en voulez plus ? Rétrogradez d'un rapport avec un claquement métallique contre la grille – et puis zut, deux rapports – saisissez fermement le volant et mettez les gaz. Le grognement de la Ferrari se transforme en un aboiement de molosse, s'intensifie, puis va crescendo. Quelle expérience spéciale !

C'est à ce moment-là que l'on ressent la pureté de ce pur-sang. Aujourd'hui, nous sommes conditionnés (et contraints) à conduire des voitures de sport équipées de petits moteurs reliés à d'énormes turbocompresseurs et à des systèmes de gestion complexes. Certes, elles roulent très vite, mais l'expérience de conduite n'est pas, comment dire, « traditionnelle ». Ce moteur Ferrari à l'ancienne est tout à fait différent. Il est beaucoup plus mécanique et explosif que les moteurs contrôlés par ordinateur d'aujourd'hui.

Certes, une puissance de 360 ch n'est plus très élevée, mais c'est la façon dont cette puissance est délivrée et l'ensemble qui font de la conduite de la 512 BB une expérience si gratifiante. Cette voiture est équipée de carburateurs, et ils fonctionnent à merveille. Vous pouvez les sentir vivre à travers la plante de votre pied, car la connexion est strictement mécanique. Il en va de même pour la direction non assistée et c'est votre cerveau qui module le freinage.

« *J'ai quelques voitures qui dépassent les 300 km/h*, explique Clifford, *mais ce n'est pas vraiment le but de cette Ferrari classique. Je conduis la 512 aussi régulièrement que possible parce que c'est tellement gratifiant. C'est un objet de pure beauté mécanique. Elle est bien faite et toujours rapide dans le monde moderne, et c'est la Ferrari que j'ai toujours voulue.* »

La 512 est une voiture rapide et elle se jette dans les virages – vous pouvez la placer avec une précision absolue grâce à l'excellente direction. La configuration tend vers un sous-virage initial, mais elle répond extrêmement rapidement aux coups d'accélérateur, ça n'a donc pas d'importance. La voiture semble pivoter à partir des hanches et tourne avec aisance. En prenant confiance, vous commencez à attaquer les courbes avec plus d'engagement et à vous appuyer sur les pneus Michelin en 215/70/15 à l'avant et en 225 à l'arrière, souples et à paroi haute.

À l'époque, le moteur de la BB, monté au milieu du châssis, au-dessus de la boîte de vitesses, a été critiqué parce qu'il provoquait un moment d'inertie notable à la limite. Dans le monde réel, conduite et appréciée comme une voiture classique, toute Ferrari soit-elle, ce n'est pas un problème. Ici, vous faites basculer la BB dans un virage serré, vous faites parler la puissance un peu trop tôt et vous appréciez la sensation d'accroupissement, avec l'arrière qui rompt l'adhérence pour jouer un peu au survirage. Une sensation merveilleusement tactile.

Neil Clifford possède donc la voiture et le poster. Cette BB pourrait rester tranquillement dans son garage sous la célèbre image et ce serait tout. Mais Clifford aime conduire et il utilise toutes ses voitures régulièrement. Je suis sûr qu'il jette un coup d'œil à l'affiche lorsqu'il démarre sa BB 12 cylindres de 5,0 litres et qu'il se dit : « *Tiens, je pourrais frôler les 300 km/h aujourd'hui* ».


1
RALLYE DU VAR

LES COURSES DU DIMANCHE

La 275 GTB EST NÉE POUR LA ROUTE, MAIS QUELQUES GENTLEMAN DRIVERS ONT SOUHAITÉ COURIR AVEC, À L'IMAGE DE CET EXEMPLAIRE EX-RALLYE DU VAR.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | **PHOTOS** KEVIN VAN CAMPENHOUT / ARTCURIAL

Curieux destin que celui de la 275 GTB : cette grande « grand tourisme » qui succédait en 1964 à la 250 GT Lusso héritait de solutions techniques héritées de la compétition pour en faire une routière suprême, mais rien ne laissait présager qu'elle allait connaître une carrière sportive. Pour cela, Ferrari pensait avoir un atout dans sa manche avec les 250 LM conçues pour dominer les courses de GT.

La ligne de la 275 GTB signée Pininfarina évoquait une version raffinée de celle de la 250 GTO, avec un avant effilé aux feux carénés, des ailes percées d'évents pour refroidir le moteur, un habitacle ramassé et un arrière filant vers un arrière tronqué dit en « queue de Kamm » – une solution permettant de réduire efficacement la traînée aérodynamique très pénalisante en termes de vitesse de pointe – surmontée d'un petit becquet. Ses nombreux joncs chromés la rattachaient au prestige routier de la Lusso et elle était conjointement présentée dans une version cabriolet GTS, encore très Dolce Vita.

Si elle conservait les 2400 mm d'empattement de l'agile « châssis court », la 275 GTB affichait un véritable saut générationnel en matière de technologie. C'était non seulement la première Ferrari de route à roues arrière indépendantes (avec des triangles superposés et des ressorts hélicoïdaux à l'arrière en lieu et place de l'antique essieu rigide suspendu par ressorts à lames que l'on trouvait encore sur la GTO et la Lusso), mais elle inaugurait aussi la première boîte pont Ferrari, la transmission étant installée sur le train arrière pour un meilleur équilibre de masses.

Sous son interminable capot – qui sera pourtant rallongé en fin 1965 pour améliorer la stabilité aérodynamique des premières « nez court » – se glisse un V12 Colombo dont la cylindrée a été portée à 3285,7 cm^3, soit une cylindrée unitaire de 273,8 cm^3, que l'on a arrondie a 275 pour lui donner un nom plus rond. Mais les chiffres sont précis : ce sont exactement les cotes du bloc de la 250 LM de course…

Qui aurait donc dû s'appeler 275, si Ferrari n'avait pas voulu faire passer des vessies pour des lanternes en l'inscrivant en compétition comme une simple évolution de la 250 GTO, malgré le fait que le moteur soit passé de l'avant à l'arrière, pensant ainsi éviter les contraintes de la production d'une centaine de voitures d'homologation. Plus c'est gros… Non, cette fois ce n'est pas passé et la 250 LM a été contrainte à courir en classe prototypes et Ferrari de dériver une version de compétition de la 275 GTB pour tenter de garder la tête haute en GT.

Cette histoire, nous vous l'avions déjà racontée dans le numéro 7 d'*Enzo*, et pour la résumer, il y a eu trois séries de 275 GTB

Double page suivante, sens horaire à partir de la gauche
La sellerie rouge n'est pas d'origine, mais diablement plus séduisante que le noir, non ? Les échappements émettent une glorieuse mélodie de bon matin. Un petit arceau est installé derrière les sièges au dossier minimaliste. Quelle vision ! Les optiques additionnelles et la plaque de rallye évoquent ses souvenirs de 1966.


1
RALLYE DU VAR





ELLE PORTE LE N° 1 : C'EST LA VOITURE LA PLUS PUISSANTE ENGAGÉE DANS LE RALLYE

275 GTB 1964

MOTEUR V12, 3 286 cm³, 2x1 ACT, 24 soupapes, 3 carburateurs Weber 40DFI **PUISSANCE** 280 ch à 7 500 tr/min
COUPLE 295 Nm à 3 000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis **DIRECTION** À vis et secteur **FREINS** Disques
PNEUS 205 HR 14 **POIDS** 1 100 kg (à vide) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 3,93 kg/ch **VITESSE MAXI** 258 km/h
PRODUCTION 1964-1966, 440 exemplaires **COTE ACTUELLE** 2 000 000 euros

« Competizione » : trois voitures spéciales avec un avant rappelant celui des 330 LMB en 1964, 10 nez-courts en 1965, et 12 nez-long en 1966. Et ces voitures ont remporté trois fois de suite la catégorie GT aux 24 du Mans, en 1965, 1966 et 1967, contre deux victoires pour les 250 GT « SWB » ou les 250 GTO. Sacré pedigree!

Même si ces voitures gardaient des caractéristiques routières à l'image de carters humides sur les deuxièmes et troisièmes séries, il s'agissait d'authentiques bolides de compétition, ce qui n'est pas le cas de la voiture que nous découvrons ici, le châssis n° 07579. Malgré ses numéros de course, sa batterie de feux additionnels, et sa barre d'arceau fixée derrière les sièges, il s'agit d'une version de production de la 275 GTB « nez-court » tout ce qu'il y a de plus normale.

Au mitan des années 1960, le monde du sport automobile amateur prenait un virage important. Le temps des gentlemen drivers fortunés bondissant dans des bolides de course acquis contre monnaie sonnante et trébuchante à l'usine pour attaquer la première éprouve routière venue amorçait son déclin. D'abord parce que l'évolution des réglementations et des normes de sécurité allait bientôt définitivement éloigner les voitures immatriculées route des circuits, mais aussi parce que les constructeurs commençaient à rechigner à vendre à n'importe qui des bolides devenus surpuissants. Déjà, Enzo Ferrari voyait d'un mauvais œil la fourniture de ses 250 GTO à des pilotes privés…

Mais ces gentlemans drivers voulaient piloter, et les Ferrari n'étaient-elles pas d'authentiques voitures de course? Du moins, n'utilisaient-elles pas une technologie issue de la compétition? C'est sans doute ce qu'a du se dire un matin de juin 1965 un certain M. Belon, qui a pris livraison de sa 275 GTB toute neuve, le châssis n° 07579, fraîchement importée par la Franco-Britannic Autos (voir en pages 18 et 34 à 45). Le prix catalogue était à l'époque de 75 500 francs (il est curieusement le même pour tous les modèles de la marque) et sa voiture, immatriculée 958 PU 06, était peinte en *Grigio Argento* avec un intérieur en cuir noir.

Pendant un an, notre M. Belon a roulé avec sa voiture avant de décider de l'inscrire au rallye des Roses les 4 et 5 juin 1966. Il s'agissait de la toute première édition de ce qui allait devenir le rallye d'Antibes, fondé par des horticulteurs locaux passionnés de sport automobile… Engagé sous le pseudonyme Noleb (l'anagramme de son nom), avec son coéquipier Tivoli, il a hérité du n° 1: sur les 80 voitures au départ, la 275 GTB était la plus puissante, aux côtés d'une autre 275 GTB, la n° 2 de Molineri/Auguste – les 2 seules autos de la classe 5. Le rallye s'élançant de nuit, une rampe de phare a été installée sur la voiture.

Les routes étroites aux nombreuses épingles de l'arrière-pays niçois, avec 285 km de spéciales empruntant le Col de Bleine et les Clues d'Aiglun étaient-elles adaptées à la grosse Ferrari ? Déjà les 250 GTO, bien plus légères, étaient à la peine dans les rallyes alpins, et c'est une agile Alfa Romeo Giulia TZ qui s'est imposée – le classement de nos compères n'est pas connu, mais seules 47 voitures ont rejoint l'arrivée.

« Noleb » a de nouveau enfilé son casque le 9 octobre à la course de côte de Saint-Cézaire-sur-Siagne: dans ce sprint il s'est élancé en solo (avec le n° 88) et les phares ont été déposés. Puis, une semaine plus tard, les 15 et 16 octobre, il s'est engagé au rallye du Var, de nouveau avec Tivoli, tous ses phares et le n° 1, sans rallier l'arrivée – l'épreuve a été remportée par une petite Abarth 1000 TC bien plus adaptée au tracé tourmenté.

L'aventure de 07579 en compétition s'est arrêtée là: son palmarès n'est certes pas glorieux, mais il reflète joliment les aspirations d'un pilote fortuné à une époque où tout était encore possible en courses automobiles… Bientôt les grosses GT allaient disparaître du paysage de la compétition routière, et l'histoire de notre 275 GTB s'est poursuivie de façon plus traditionnelle.

En 1980, on la redécouvre passant aux mains du niçois Jean-Jacques Bally (elle a sans doute changé de mains entretemps), avant de partir au Lichtenstein en 1985 rejoindre le Dr. Willy Leimer. Celui-ci l'a engagé au Tour Auto en 1999 sous le numéro 219 où elle a été vue peinte en couleur noire avec un intérieur en cuir rouge. Puis en 2008 elle a rejoint la Suisse avant de participer au « Ferrari Tribute to 1000 Miglia » en 2011. Elle a été restaurée en 2013 à la Carrozzeria Cognolato (Padoue, Italie) et a alors reçu une teinte *Grigio Ferro* légèrement plus sombre qu'à l'origine. C'est dans cette configuration que les visiteurs du salon Rétromobile 2018, puis du Techno Classica d'Essen ont pu la découvrir sur le stand du marchand Lukas Hüni.

Elle a ensuite rejoint une collection suédoise et a été envoyée chez Toni Auto pour une révision et retrouver sa configuration du rallye du Var, avec sa rampe de projecteur Carello et ses numéros de course. Et c'est ainsi que vous la retrouverez sur le stand de la maison de vente Artcurial au prochain salon Rétromobile: elle y sera proposée à la vente du 2 février.

À utiliser sur la route, ou en rallyes: vous savez maintenant qu'elle peut faire l'un comme l'autre. F

Merci à Artcurial pour nous avoir facilité la réalisation de ce sujet et mis à disposition le véhicule pour notre séance photo.

Page de gauche de haut en bas
La ligne fuselée de la 275 GTB évoque une 250 GTO raffinée et si le capot semble interminable, celui-ci est une « nez-court » initialé: fin 1965 le museau sera légèrement rallongé pour éviter la déportance du train avant. Le moteur V12 3,3 l est intimement dérivé de celui de la 250 LM de compétition.

CHAMPAGNE

PALG DEVITRY

Noir de Chêne

Blanc du Lys

Rosé des Lauriers

CHAMPAGNE PALG DEVITRY

rue de Bouillon 10 200 URVILLE - FRANCE • +33 (0)3 25 92 07 77

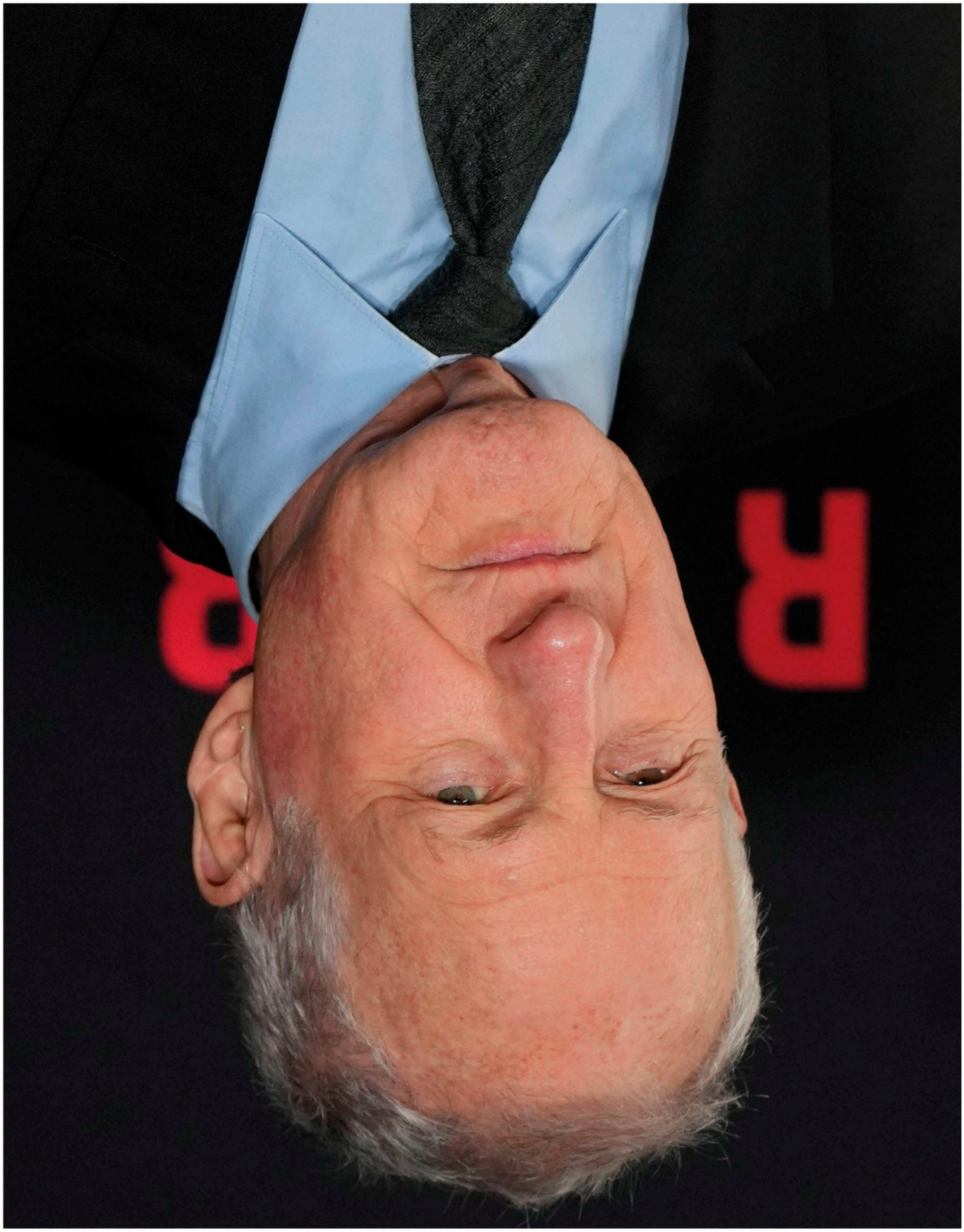
www.champagnedevitry.com

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGERAUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

LA VITA ROSSA

En exclusivité, Michael Mann nous parle de son film, *Ferrari* **Page 68**
3 000 km en Nouvelle-Zélande avec le Grand-Tour du Purosangue **Page 78**
Les Ferrari Finali Mondiali investissent le circuit du Mugello **Page 86**
Horlogerie, livres, modèles réduits et beaux objets Ferrari **Page 94**





« SOIT ON FAISAIT LE FILM DE LA BONNE FAÇON, SOIT ON NE LE FAISAIT PAS DU TOUT »

Le réalisateur hollywoodien Michael Mann a passé 30 ans à essayer de réaliser son film *Ferrari*. Il est enfin parvenu à ses fins. Dans une interview exclusive, il nous explique comment et pourquoi cela est important.

TEXTE DAMIEN SMITH

PHOTOS EROS HOAGLAND & LORENZO SISTI / STX ENTERTAINMENT

La sortie de *Ferrari* est l'aboutissement d'une odyssée qui s'étend sur 30 ans pour le réalisateur à grand succès hollywoodien Michael Mann. Le cinéaste avait la cinquantaine lorsqu'il a commencé à travailler avec son ami Sydney Pollack, un autre auteur, et le scénariste Troy Kennedy Martin sur une histoire basée sur la biographie colorée de Brock Yates, *Enzo Ferrari : The Man and the Machine* (*L'homme et la machine*). Le vénéré Pollack est décédé en 2008, mais Michael Mann, aujourd'hui âgé de 80 ans, a enfin réalisé son ambition de donner vie sur grand écran à sa vision d'Enzo Ferrari, qui se déroule sur un laps de temps très court de trois mois en 1957. Ce film était très personnel.

Pendant des années, des histoires ont émergé à propos de ce long-métrage, puis ont disparu. Robert de Niro, avec qui Mann a travaillé sur son magistral thriller policier *Heat*, était un des premiers candidats pour jouer Enzo. Bien plus tard, en 2015, Christian Bale, la star de *Batman*, était sur les rangs, mais on dit qu'il s'est retiré parce qu'il n'avait pas assez de temps pour prendre le poids qu'il jugeait essentiel pour incarner Enzo. Hugh Jackman (alias *Wolverine*) était ensuite pressenti, jusqu'à ce qu'Adam Driver, 40 ans, parmi les meilleurs acteurs de sa génération et surtout connu pour avoir incarné Kylo Ren dans les derniers films *Star Wars*, prenne le rôle. Pourquoi cela a-t-il pris autant de temps ?

«*Aucun film de course automobile – et celui-ci est classé dans ce sous-genre – n'avait jamais eu de bons résultats au box-office. Jamais*», souligne Mann. Il cite les deux grands films de course, *Grand Prix* de John Frankenheimer et *Le Mans* de Steve McQueen – sur lesquels travaillait le petit-cousin de son père, Saul Bass – comme les principaux responsables du désintérêt d'Hollywood pour le sport automobile. «*L'attrait visuel et romantique de la course automobile a toujours existé, mais ces premiers*

« ADAM EST ANCRÉ DANS LA RÉALITÉ BRUTE. IL ÉTAIT LE PARFAIT ENZO »



Ci-contre
Michael Mann. (à gauche) sur le tournage de *Ferrari*, en Italie.


XXIV
MILLE
MIGLIA
531



« LINA EST DÉCRITE COMME UNE MAÎTRESSE, MAIS ELLE ÉTAIT EN RÉALITÉ UNE SECONDE ÉPOUSE »

films n'avaient pas d'histoire, explique Mann. *Les belles images retiennent l'attention pendant environ huit minutes et c'est tout, ensuite une histoire a intérêt à se manifester.*

Le premier qui avait vraiment une grande histoire était Ford v Ferrari (alias *Le Mans 66*)». Mann a été «tangentiellement impliqué» en tant que producteur exécutif sur le film de 2019 dans lequel Bale a joué un Ken Miles amaigri, partageant le rôle principal avec Matt Damon dans le rôle de Carroll Shelby. Ce qui a été la clé de son succès auprès d'un public plus large, bien au-delà des amateurs de voitures, dit Mann, ce sont les «*personnages inhabituels*» qui «*résonnent avec ce que l'on traverse dans la vie réelle*». C'est aussi la clé de l'existence tant attendue de *Ferrari*.

Adam Driver est l'une des vedettes les plus en vue d'Hollywood – Mann révèle que lui et son interprète principal, ainsi que d'autres producteurs clés, ont accepté «*une réduction de salaire radicale*» pour que *Ferrari* puisse voir le jour. «*Mais le film ne pouvait être réalisé que de la bonne manière*», explique Mann. «*Il a coûté cher à réaliser – le budget aurait été de 90 millions d'euros – parce que nous avons dû construire des répliques de voitures. J'ai également tourné le film dans des délais relativement courts – 58 jours, alors qu'il aurait fallu 75 à 80 jours. Mais il fallait le faire de la bonne manière, sinon je ne voulais pas le faire du tout, ce qui signifiait exploser le budget* ».

Adam Driver ne ressemble pas du tout à Enzo Ferrari et, d'après ce que l'on peut voir, il n'a pas grossi comme Bale l'a apparemment jugé nécessaire. Mais il livre une performance intensément magnétique, agrémentée de touches agréables de l'humour noir d'Enzo. «*Adam a en lui ce pouvoir et cette force qui étaient présents dans le cœur d'Enzo*», explique Mann. «*Il y a un moment précis, décrit dans le livre de Richard Williams* [*Enzo Ferrari : A Life*], *où Enzo est assis sur un banc public à Turin en 1918, après avoir essuyé un refus de la part de Fiat pour un emploi. Il est dépourvu et a froid, il brosse la neige sur un banc. Son père et son frère sont morts, il n'a que peu d'éducation et pas d'argent. Comme il le raconte dans son autobiographie, il a pleuré ouvertement, dans un moment de désespoir écrasant. Mais il s'est posé une question : qui devrais-je devenir dans ce monde ? C'est une notion tellement romantique.*







Sens horaire à partir de la page de gauche
Enzo Ferrari (Adam Driver) se penche pour parler à Peter Collins sur le plateau de tournage du film, tandis que le photographe Louis Klemantaski, dans le baquet passager, se prépare à l'action. Le souci du détail de Michael Mann a fait de Ferrari un film coûteux. Un mélange de voitures authentiques et de recréations a été utilisé. Gabriel Leone joue le rôle tragique d'Alfonso de Portago, au premier plan, avec Jack O'Connell dans le rôle de Peter Collins.

«*Ferrari était convaincu qu'il pouvait transcender les hiérarchies statiques des classes dans l'Italie de 1918 et faire de lui-même ce qu'il voulait être. La première incarnation a été celle d'un pilote de course dans les années 1920. Au cœur d'Adam Driver se trouve cette même ambition brute. Il s'est inscrit à Juilliard* [la célèbre école des arts du spectacle de New York] *directement après le lycée et a été refusé, il est parti dans les marines pendant trois ans, est revenu et a réussi à entrer à Juilliard. Il a vécu dans le monde, il est ancré dans une réalité dure et crue. Pour moi, il était le parfait Enzo*».

Ferrari est loin d'être un simple film de voitures. Il s'agit plutôt d'un drame émotionnel entourant Enzo, sa femme Laura – interprétée avec un merveilleux mélange de puissance et de vulnérabilité par une superbe Penélope Cruz – et celle que l'on appelle sa maîtresse, Lina, dépeinte avec subtilité par la tout aussi adroite Shailene Woodley. Ce film s'intéresse autant aux femmes qu'à Enzo, et c'est tant mieux.

«*L'histoire d'Enzo et de Laura est légendaire*, explique M. Mann. *Il y a un restaurant sur la Piazza Roma à Modène qui s'appelle Oreste. L'ancien propriétaire nous a raconté comment Enzo et Laura s'y disputaient à haute voix. C'est une relation qui existe dans la vie, puis Troy, Adam, Penélope et moi-même en avons fait un drame. Ce sont deux personnes qui ne peuvent pas vivre séparément et qui ne peuvent pas vivre ensemble. Enzo l'a décrite lorsqu'il l'a rencontrée, comment il est tombé éperdument amoureux d'elle lorsqu'elle chantait dans un cabaret. Ils ont formé cette famille ensemble, ont eu leur fils Dino. Elle a mis en gage son cadeau de mariage pour acheter le reste des pièces de sa première voiture. Elle était une partenaire, vive et intelligente, cynique, mais aussi très attachée à ses convictions.*

Mais cette femme extravertie s'est enfermée dans son deuil après la mort de Dino, et Enzo dans le sien. On parle de «guérison», mais il n'y a pas eu de guérison. Perdre un enfant est la chose la plus anormale qui soit. Tous deux vivaient dans un monde étranger à la psychologie – ce n'est pas comme s'ils allaient voir un thérapeute. Cette relation d'hostilité, de colère, de dépendance s'est poursuivie pendant des années. Mais lorsqu'il se disputait le plus avec elle, la personne qu'il appelait toujours pour ses affaires était toujours Laura».



« JE VOULAIS SOUMETTRE LES GENS
À L'EXPÉRIENCE INTIME DE LA CONDUITE »





Ci-dessus et page de gauche
Michele Savoia joue un Carlo Chiti convaincant (à gauche).
Les scène de conduite mettent l'eau à la bouche.

Il existe d'autres sources que la biographie de Yates. «*Nous avons rencontré le médecin de Laura, qui était assez âgé, et il nous a montré des lettres que personne n'avait jamais vues, des lettres qu'Enzo avait écrites à Laura au milieu des années 1970* [elle est décédée en 1978]. *Elles sont incroyablement affectueuses. C'est une dynamique vraiment fascinante et personne ne pourrait mieux personnifier Laura que Penélope Cruz. En quatre minutes, lors d'un appel Zoom, j'ai su qu'elle était Laura. Elle comprenait parfaitement cette femme*».

Le film est centré sur la découverte par Laura de l'existence de Lina – et du fils illégitime d'Enzo, Piero. Après avoir été confiné à être connu sous le nom de Piero Lardi jusqu'à la mort de Laura, Piero Ferrari a donné sa pleine bénédiction à Mann. «*Je ne peux imaginer l'anxiété qu'il a dû ressentir*, déclare le réalisateur reconnaissant. *Nous sommes en train de faire un film sur sa vie d'enfant illégitime de 12 ans. Nous faisons le portrait de sa mère, de Laura, avec qui il avait une relation difficile, et de son père. Je connais Piero depuis plus de 20 ans et je suis le bénéficiaire d'une grande confiance personnelle. Nous avons passé beaucoup de temps ensemble, y compris pendant la préproduction, à discuter du genre de détails qui sont essentiels dans la réalisation d'un tel film. Par exemple, à quelle heure votre père se levait-il ? Portait-il un pyjama ? Quel genre de pyjama ?*

Nous avons appris beaucoup de choses sur Lina qui ne figurent pas dans les livres, principalement grâce à sa nièce – tout le monde dit qu'elle lui ressemble beaucoup. Lina était très contemporaine. Elle est décrite comme la maîtresse parce que les gens ne savent pas comment l'appeler, mais ce n'était pas le cas. C'était vraiment une deuxième famille, elle était une deuxième épouse. Lorsqu'Enzo avait des clients importants avec lesquels il était ami, il les emmenait chez Lina, qui préparait un dîner pour huit personnes. Les seules images d'Enzo au repos, allongé sur l'herbe avec sa chemise ouverte, se trouvent chez Lina. Je ne pense pas que les mères célibataires étaient si rares en Italie dix ans après la guerre».

Le film évoque magnifiquement l'Italie des années 1950 et chaque image est empreinte d'amour et de détails. Mais comme Richard Williams l'a évoqué, Ferrari joue avec l'histoire des courses et de l'entreprise d'une manière qui risque de faire pâlir nos lecteurs. Quelques exemples ? Jean Behra (joué par Derek Hill, fils du champion du monde Ferrari Phil Hill) est présenté comme le rival pilotant la Maserati que Ferrari doit battre pour remporter les Mille Miglia – jusqu'à ce qu'il dévale un talus, heurte un rocher et abandonne. Piero Taruffi (un Patrick Dempsey sous-employé) s'arrête pour prendre Behra en stop dans une course dont le Français n'a jamais pris le départ. En réalité, un poignet cassé lors d'un accident durant les essais l'a écarté de la course. Mais peut-être que l'exactitude historique est surestimée...

Si vous reprenez le résumé écrit par Denis Jenkinson et paru dans l'édition de juillet 1957 du magazine *Motor Sport* (voir page 77), vous ne saurez jamais que l'accident qui a coûté la vie à Alfonso de Portago et à son copilote Ed Nelson a également coûté la vie à neuf spectateurs, dont cinq enfants. «Jenks» rend un bref hommage à l'équipage, mais ne mentionne pas l'horreur qui a mis fin à la course sur route des Mille Miglia. Voici pour les faits.

Mann dit avoir fait attention à la représentation de cet accident, qui s'est produit à Guidizzolo, à une soixantaine de kilomètres de l'arrivée à Brescia. C'est un réalisateur qui a rarement reculé devant la violence contextuelle et il a choisi ici une approche sans faille de la terrible brutalité de la tragédie. « *Le film est fidèle à ce qui s'est passé, à la fois par respect et pour la signification de cet accident*», affirme-t-il.

Il s'est appuyé sur des rapports de police et d'enquête, ainsi que sur un témoin oculaire très particulier. «*Nous avons visité le site de Guidizzolo. Pendant que nous y étions, un vieux monsieur avec une canne est sorti. Il nous a demandé ce que nous faisions. Lorsque nous lui avons expliqué, il nous a dit :* «J'étais là». *Il nous a raconté que sa famille prenait son repas du dimanche lorsqu'elle a entendu les premières voitures arriver.* «Mon frère aîné, qui avait neuf ans, est sorti en courant, *nous a-t-il raconté*. J'avais trois ans. J'ai couru après lui, j'étais plus lent et il est arrivé au bord de la route – et mon frère a été tué. J'ai vu tout l'accident». *C'est ce qui a inspiré la scène de la famille de fermiers avec le bambin de trois ans*».

La façon dont le film est tourné, avec un recours inévitablement important à des images de synthèse évidentes, est également influencée par des images d'époque d'une autre tragédie de la course automobile. «*Le célèbre accident du Mans en 1955*, explique Mann. *C'est la façon dont les images tournées à l'époque vous parviennent qui m'a donné envie de voir cela. L'horreur réside dans la simplicité de la prise de vue. Il n'y a pas d'artifice, pas beaucoup de découpage.*



Ci-dessus
Adam Driver (à gauche) n'a pas le physique d'Enzo Ferrari, mais on ne demande pas à un acteur d'être un sosie et sa prestation est remarquable

L'honnêteté des images de l'accident du Mans a influencé la façon dont j'ai filmé. Un simple plan panoramique et vous voyez ce qui se passe, pas de jeux ni d'astuces.

Le dernier plan s'attarde sur ce qui reste de De Portago, interprété par Gabriel Leone. «*C'était absolument la meilleure façon de le montrer,* insiste Mann. *C'est horrible. Ce qui se passe dans un tel incident, c'est ce qui arrive aux corps humains lorsqu'ils tombent d'un avion, comment ils se désagrègent. J'ai laissé de côté une partie de l'histoire et les détails horribles de ce qui est arrivé à Ed Nelson, mais je ne voulais pas non plus la censurer. Nous passons à Brescia et à la victoire de Taruffi. Bien sûr, ils n'ont aucune idée de ce qui s'est passé*».

Mann dit avoir puisé dans sa propre expérience limitée de la course automobile pour les autres séquences d'action, qui partagent un style reconnaissable à *Le Mans 66* et peut-être aussi au *Rush* de Ron Howard. En d'autres termes, rien à voir avec le réalisme de *Le Mans*, qui reste la référence en la matière. «*J'ai fait de la course automobile en amateur*, explique Mann. *En tant que réalisateur ou acteur, si vous avez une fraction d'expérience, vous savez comment la projeter ou l'extrapoler. Cela m'a suffi pour dire : j'ai compris.*

La course automobile se prête à de belles prises de vue et pousse le public à jouer le rôle d'observateur. Ce n'est pas ce que je voulais. Je voulais les soumettre à l'expérience interne de la conduite. La dernière chose dont vous êtes conscient lorsque vous conduisez est ce qui vous arrive à ce moment-là. Vous êtes conscient de ce que vous allez faire ensuite. Quand ça marche, c'est ce que Jean Behra appelait «l'extase ridicule».

Un tel film s'adresse toujours à un large public, mais en tant que véritable passionné de voitures, on sent qu'il ne peut s'empêcher de se préoccuper de l'accueil que lui réserveront les vrais passionnés. «*Le public le plus critique pour moi a été celui de Modène, où j'ai projeté le film devant environ 200 ingénieurs, concepteurs, cadres et membres de l'équipe de course Ferrari,* explique-t-il. *Ils ont réagi positivement au film. C'était essentiel. Lorsque vous faites un film comme celui-ci, qu'il s'agisse de Modène en 1957 ou de la frontière américaine en 1757 et que vous embrassez la culture iroquoise* – en référence à son film de 1992 *Le dernier des Mohicans* – *c'est un peu la même chose*».

Son dernier mot sur son public est également révélateur. «*Nous faisons beaucoup de tests,* explique Michael Mann. *Le groupe démographique qui réagit le plus fortement au film est celui des femmes de plus de 35 ans, puis celui des hommes de plus de 35 ans. Je pense que cela s'explique par le fait que les gens ont vécu leur vie : ils ont eu des enfants, ont peut-être eu un mariage qui n'a pas fonctionné. D'où la forte connexion avec Enzo et Laura*». Mais ce n'est pas seulement la force émotionnelle du film qui résonne. «*C'est intéressant. La composante préférée des femmes est la course et l'histoire. Si vous observez qui regarde la course automobile aujourd'hui, dans le sillage de* Drive to Survive, *l'intérêt des femmes monte en flèche.*

Qu'on le veuille ou non, son film sera qualifié de film de course. Mais la nouveauté la plus importante réside peut-être dans les personnes qui pourraient prendre le plus de plaisir à le regarder, en braquant les projecteurs sur les femmes qui ont influencé le plus grand, le plus énigmatique et le plus difficile personnage de la course automobile, et qui ont dû vivre avec lui. Il était temps.

FERRARI DOMINE DE NOUVEAU



En 1957, Ferrari a effacé la concurrence à la Mille Miglia, comme le raconte Denis Jenkinson dans cet extrait d'un article d'époque paru dans le magazine *Motor Sport*

Ci-dessus
Piero Taruffi passe la ligne d'arrivée des Mille Miglia 1957, à Brescia, en vainqueur, suivi de près par Wolfgang von Trips.

Au contrôle de Ravenne, l'équipe Ferrari n'a été informée que des trois premières au classement, de sorte qu'elle n'a pas réalisé que ses seules rivales avaient déjà abandonné. Les réactions à ce monopole furent intéressantes, car Wolfgang von Trips a ralenti ; Peter Collins, ébranlé de voir l'Allemand en tête au premier contrôle, alors il a franchement accéléré ; et Piero Taruffi, comme toujours, s'est lancé à fond dans l'étape rapide de la côte adriatique. Olivier Gendebien ne pouvait rien savoir de ce qui se passait derrière lui et se contentait de rouler aussi fort que la voiture pouvait le supporter. Au moment où Pescara était atteint, Collins et Taruffi avaient dépassé von Trips, et avant qu'ils ne tournent à l'intérieur des terres, ils ont réalisé que la menace Maserati n'existait plus, car les Ferrari étaient toujours aux cinq premières places.

À Aquila, l'ordre était inchangé et les Ferrari effectuaient leur domination dans l'ordre suivant : Collins, Taruffi, von Trips et Alfonso de Portago, avec la voiture Gran Turismo de Gendebien toujours à la cinquième place. À Rome, pas de changement dans l'ordre et Collins semblait assuré de la victoire. La moyenne jusqu'à Rome était de 172,965 km/h, de sorte qu'il ne semblait pas que le leader ralentissait du tout. Sur les tronçons sinueux et rapides jusqu'à Sienne, Collins continuait à augmenter son avance et à Florence, il avait près de neuf minutes d'avance sur Taruffi.

Cependant, dans les cols de Futa et de Raticosa, la Ferrari de tête commençait à faire des bruits inquiétants de l'essieu arrière, et déjà la voiture de Taruffi montrait des symptômes similaires, la puissance supplémentaire du moteur de 4,1 litres étant trop importante pour la boîte de vitesses. En s'éloignant du contrôle de Bologne, Collins et Louis Klemantaski ont croisé le fer, car le grincement du train arrière s'aggravait, et bien qu'ils aient roulé d'un pas léger jusqu'à Plaisance, ils n'ont jamais atteint cette ville, car à Parme, le grincement est devenu trop important et ils se sont immobilisés avec un essieu arrière cassé.

Lorsque Taruffi traversa Crémone avec von Trips à ses côtés, il était évident qu'ils roulaient pour gagner, espérant tous deux ne pas subir le même sort que Collins, alors que de Portago était déjà loin derrière. Gendebien était le premier des voitures d'usine et remportait facilement la classe Gran Turismo, mais il devait attendre que les autres arrivent pour connaître sa position au classement général. Taruffi et von Trips sont revenus à Brescia en roulant presque côte à côte, de sorte qu'après avoir été en tête à un moment ou à un autre presque chaque année dans le passé, mais sans jamais terminer, Taruffi a enfin passé la ligné d'arrivée d'une Mille Miglia, en tant que vainqueur absolu.

Après que de Portago ait traversé Cremona, il était clair qu'il ne pouvait pas améliorer le temps de Gendebien, de sorte que la voiture Gran Turismo était troisième au classement général, et qu'il s'agissait juste d'atteindre l'arrivée, d'être quatrième. Hélas, il n'y parvint jamais car, alors qu'il roulait à 270 km/h, un pneu aurait éclaté et la voiture fut projetée dans un fossé, pour rebondir sur la route et dans le fossé opposé, le conducteur et le passager étant tués.

De Portago avait un véritable esprit sportif, doté d'un énorme courage, d'une part exemplaire de compétence et d'habileté, tandis que son ami et navigateur Edmond Nelson était un véritable amateur qui participait à ces événements pour le simple plaisir de la chose et pour l'amour du danger et de l'excitation.

Denis Jenkison, Motor Sport, juin 1957



PUROSANGUE GRAND TOUR

AVEC LE PUROSANGUE, FERRARI RENOUE AVEC SES GRANDS TOURS, AVENTURES MOTORISÉES À TRAVERS UNE DESTINATION LOINTAINE : EMBARQUEZ AVEC NOUS POUR UNE VIRÉE DE 3 000 km SUR LES ROUTES DE NOUVELLE-ZÉLANDE

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | **PHOTOS** FERRARI



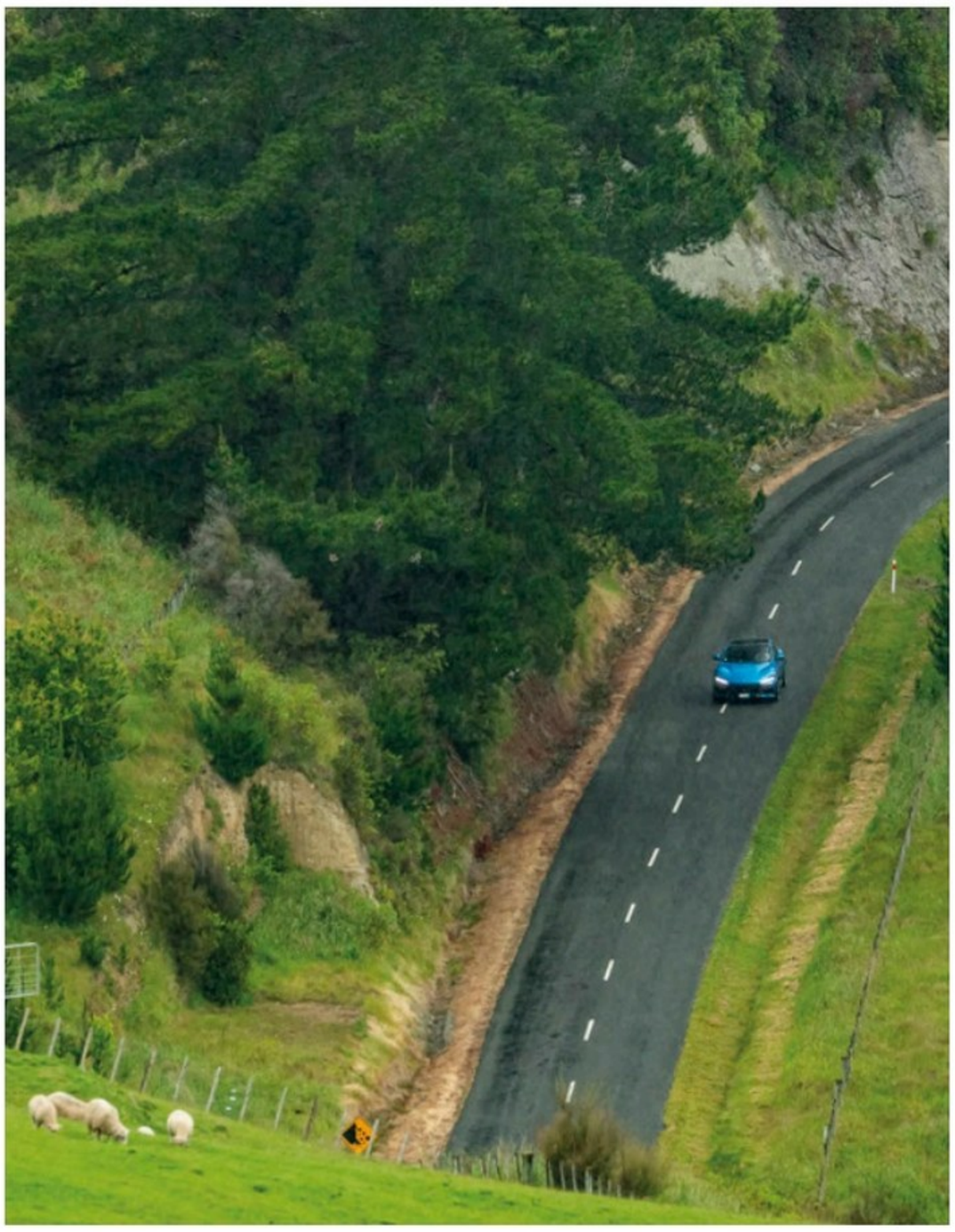




5 Purosangue s'étaient donné rendez-vous à Auckland le 21 novembre dernier pour s'élancer dans un périple en 10 étapes et 3 000 km du nord au sud de la Nouvelle-Zélande, au volant desquels journalistes du monde entier allaient s'échanger le volant. Ce « Grand Tour » s'inscrit dans les différents évènements de lancement de la plus polyvalente des Ferrari à ce jour, après les premiers essais enneigés dans les Dolomites italiennes et un glorieux run de Maranello vers des 24h du Mans à l'issue magique.

Réunis à l'autre bout du monde, nos cinq Purosangue sont de vieilles connaissances : ces voitures ont participé à tous ces évènements et accumulent les kilomètres de conduite sportive sans broncher – c'est remarquable ! Mais une sacrée aventure les attend maintenant : la traversée des deux grandes îles principales du pays à travers des paysages à couper le souffle. Suivez-nous, voici notre sélection des plus belles cartes postales de ce périple.

Ces deux pages
Auckland, dominée par sa Sky Tower est aussi moderne que tranquille, mais bientôt ce ne sera plus que paysages de nature pour les 3 000 km du Grand Tour en Nouvelle-Zélande, entre plages de sable blanc et vallons à la végétation luxuriante et aux nombreux troupeaux de bétail. Le Purosangue offre un volume surprenant permettant de voyager confortablement à quatre adultes – la raison de sa stature haute. Le coffre est d'une dimension record pour une Ferrari : deux grands bagages souples y logent facilement.







Ces deux pages
Qui aurait cru que la Nouvelle-Zélande offrirait autant de routes passionnantes ? Les virolos s'enchaînent et l'asphalte est d'une qualité remarquable. Parfait pour bousculer le Purosangue qui, encore une fois, nous surprend par son dynamisme à des années-lumière de son apparence de « SUV ». Puisqu'on vous dit qu'il ne faut pas l'appeler ainsi : avec ses étonnantes suspensions actives et son V12 tonitruant, il est littéralement collé à la route et accepte d'être secoué comme aucune autre Ferrari à quatre places ne l'a fait avant lui. Oui, même une très aboutie GTC4Lusso est sage en comparaison.


AIRBAG




red post cafe






WHEN WET


Purosangue





Ces deux pages
La paisible île du Nord laisse place aux paysages envoûtant de l'île du Sud. Le Purosangue se joue des méandres de la chaussée pour profiter des décors des plus grands films. *Le Seigneur des Anneaux*, *Mission Impossible*, *The Fallout*... Tous ont été tournés ici. Le Grand Tour touche à sa fin, les kilomètres se sont enchaînés sans laisser de marque sur les cinq Ferrari prêtes à repartir pour une autre aventure. Quelle sera la prochaine ? Allez savoir, mais si quelqu'un nous lit à Maranello, il serait temps de voir comment cette voiture de joue de condition un peu plus hostile. Il y a 15 ans, les 599 GTB se sont joués des routes les plus extrêmes de la Panaméricaine. Il est temps de jouer dans le sable, les graviers et la boue avec le Purosangue !

FERRARI FINALI MONDIALI

TEXTE LÉO PRAT | **PHOTOS** FERRARI



De haut en bas
La 499P Modificata (à gauche) et la 296 Challenge ont été présentées aux Ferrari Finali Mondiali et ont fait leurs premiers tours de roues en public – et devant leurs futurs clients. Les pilotes d'endurance Ferrari étaient tous présents, ici (de gauche à droite) Antonio Fuoco, Giancarlo Fisichella et Antonio Giovinazzi. Les 499P étaient bien entendu du spectacle lors du « Ferrari Show ».

La grande fête annuelle des activités circuit de Ferrari s'est tenue du 24 au 30 octobre sur le circuit du Mugello, à quelques kilomètres au nord de Florence. L'événement célébrait cette année la victoire de Ferrari aux 24 heures du Mans et les deux 499P ainsi que leurs pilotes étaient omniprésents.

Un nombre record de 105 Ferrari 488 Evo étaient réunies pour participer aux neuf courses des différentes séries Challenge, rejointes par une centaine de voitures du Club Competitione GT et des programmes F1 Clienti et XX. Alors quoi de mieux que de saisir l'occasion pour présenter en première mondiale les 499P Modificata et 296 Challenge devant leurs clients potentiels réunis ?

Avant tout, les Finali Mondiali sont la manche de clôture des différentes séries Ferrari Challenge et, les titres ont été attribués cette année à Thomas Fleming en Trofeo Pirelli, Franz Engstler en Trofeo Pirelli Am, Alex Sartingen en Coppa Schell et Martinus Richter en Copa Shell Am. L'année prochaine, les Finali Mondiali se tiendront sur la piste d'Imola, du 16 au 20 octobre.







Cette page, sens horaire à partir de ci-dessus
Le britannique Thomas Fleming a remporté les Finali Mondiali dans le Trofeo Pirelli, suivi de l'espoir italien Eliseo Donno et de l'ancien pilote de Formule 1 Adrian Sutil. Les Finali Mondiali sont aussi l'occasion pour les voitures des programmes XX et F1 Clienti de prendre la piste, mais les donuts, ce n'est que pour le Show. Les espoirs de Ferrari en endurance : Davide Rigoni, Lilou Wadoux et Alessio Rovera (de gauche à droite). Neuf courses ont émaillé la semaine des Finali Mondiali.

















Cette page, sens horaire à partir de ci-dessous
La 296 GT3 est déjà entrée dans l'histoire avec cette voiture qui a remporté les 24H du Nürburgring 2023. De très nombreux bolides historiques étaient exposés, qu'il s'agisse de Formule 1, GT, voitures de sport ou prototypes. Marée rouge pour les pilotes lors de la séance d'autographe. Le futur était aussi à l'honneur avec le concept Vision Gran Turismo.





Cette page, sens horaire à partir du haut
Quel incroyable alignement pour la photo souvenir – notez l'hélicoptère des Carabinieri... Axel Sartingen s'est imposé dans la finale de la Coppa Shell, après avoir remporté également le trophée européen – il est rejoint sur le podium par David Voronin et Fons Scheltema. La 488 evo s'efface derrière la 296 qui prend progressivement la relève. Le dîner de gala est un point d'orgue des Finali Mondiali pour tous les pilotes du Ferrari Challenge : ils ont été réunis par les équipages des deux Hypercars venus présenter le trophée remporté aux 24 heures du Mans en compagnie du directoire de Ferrari.











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

www.jassuremaGT.fr

N°ORIAS : 11060121, Site internet: www.orias.fr, ACP : 61, rue Taitbout 75436 Paris Cedex

MEETING INTERNATIONAL FERRARISTA

TEXTE OLIVIER MARKARIAN | **PHOTOS** SYLVAIN BONATO





Depuis 16 ans, le forum Ferrarista regroupe les passionnés de Ferrari (mais aussi d'autres marques) afin de faciliter l'accès à l'expérience Ferrari sous toutes ses formes, rencontrer d'autres passionnés, échanger les expériences au volant des bolides au cheval cabré et partager des conseils pratiques. Ferrarista se différencie d'un simple réseau social par sa capacité à mettre sur pied des événements uniques et de grande qualité. Ainsi, chaque année, des road trips et des rassemblements sont organisés pour ses membres.

Pour cette édition 2023 qui s'est tenue les 15, 16 et 17 septembre dernier, Ferrarista souhaitait fêter la réouverture du plus illustre circuit français attaché à Ferrari. Ainsi, 80 équipages et autant de Ferrari se sont réunis au Mas du Clos le vendredi. Énorme moment chargé d'émotions pour chacun des membres et tous ceux qui ont pu notamment effectuer un baptême en F40 ou 458 Challenge Evo, grâce à la générosité des membres.

Puis les 80 Ferrari présentes ont fait l'animation de Chamalières et des belles routes du Puy de Dôme lors du « Rallye des Légendes » organisé le samedi et le dimanche.

Les trois jours ont été pensés comme une bulle hors du temps remplie d'une succession ininterrompue de moments passionnants, conviviaux, distrayants et festifs pour, à la fin, laisser un sentiment de trop court et l'envie de recommencer… L'année suivante.

Pour sûr, l'édition 2024 est déjà très attendue!

Plus d'informations sur **ferrarista.club**



TAILORED FOR YOU

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com

TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

UNE TOUCHE DE COULEUR

Quoi de mieux que quelques accents de couleur pour illuminer sa journée, comme le font ces trois nouvelles montres



Ressence Type 1° M

En regardant cette montre, on n'imaginerait jamais qu'elle est animée par une simple ETA 2892, même si le mouvement a été quelque peu modifié. Elle est pleine d'ingéniosité technique. Tout d'abord, il s'agit de deux montres en une : le module (exempt d'huile) contenant le mouvement est complètement séparé du module du cadran rempli d'huile, sans aucune connexion mécanique. Au lieu de cela, le mouvement est transmis par une minuscule boîte de vitesses magnétique de la taille d'une pièce de 2 centimes. Le cadran lui-même est en maillechort convexe et comporte trois cadrans satellites excentrés indiquant les heures, les secondes et le jour.

19 800 euros | ressence watches.com

Mathey-Tissot X Massena Lab Chronograph '68

Si vous avez envie d'un chronographe dans le style des années 1960, mais sans la terreur associée à sa fragilité, à sa rareté et à son absence d'étanchéité, que diriez-vous d'une de ces montres ? Plutôt qu'un mécaquartz (qui n'a rien de répréhensible) ou un ETA 7750 (qui ne l'est pas non plus) derrière le fond du boîtier, celle-ci est équipée d'un mouvement suisse Landeron cal. 73. Il s'agit d'un mouvement de chronographe à cames et leviers, conçu par ceux qui ont inventé le premier chronographe dans les années 1930. Le boîtier est en acier inoxydable de 41 mm, ce qui n'est pas trop élevé, et le bracelet est en cuir de veau bleu. Il s'agit d'une édition limitée à 99 exemplaires.

1 495 dollars | massenalab.com





Unimatic Modulo Uno U1S-PD5

Il s'agit de la première montre de plongée Unimatic étanche à 500 mètres. Il est clair que si vous ne passez pas vos journées au bureau à respirer de l'Heliox et à vous soucier de la décompression, vous n'avez pas besoin d'une résistance de 500 m, mais cela reste plutôt cool. Unimatic a renforcé le tube de la couronne avec un nouveau système de verrouillage pour atteindre la marque des 500 m. Et si cela ne suffisait pas, jetez donc un coup d'œil à la luminescence. Les chiffres de la lunette et l'aiguille des minutes (celle qui est importante si vous plongez) utilisent le même bleu électrique, tandis que l'aiguille des heures et les index sont orange. À l'intérieur se trouve un mouvement Sellita SW200-1.

1 200 euros | unimaticwatches.com

TOUS LES 2 MOIS
EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR

À VOUS DE JOUER

Notre sélection des plus beaux objets Ferrari

JEUX DE SOCIÉTÉ FERRARI

Pour bien commencer la nouvelle année, la boutique Ferrari s'enrichit de sets de jeu de société qui ne dépareilleraient pas dans le salon de tout amoureux du constructeur : un jeu d'échecs (qui fait également jeu de dames), un jeu de backgammon, ainsi qu'en ensemble de cartes et jetons de poker. Ces magnifiques coffrets sont réalisés en fibre de carbone avec un intérieur tendu de cuir rouge, alors que les jetons de poker sont en céramique et les pièces d'échecs en bois vernis et que le symbole du cheval cabré est bien évidemment omniprésent...

Ensemble de poker : 4 900 euros | Échiquier : 5 200 euros
Plateau de backgammon : 5 200 euros | store.ferrari.com







51 PAR JEAN-YVES TABOUROT

Aucune nouvelle voiture dans l'histoire n'a peut-être incité les artistes à sortir leurs pinceaux aussi vite que la 499P qui a remporté une victoire féerique aux 24 heures du Mans. Jean-Yves Tabourot a récemment achevé son étude de la voiture victorieuse n° 51, une œuvre de 60x90 cm exécutée à l'acrylique sur toile.

Prix sur demande | jytbespokeart.com



PLAYFOREVER TURBO

Le jouet Turbo de Playforever a été inspiré des voitures de Formule 1 des années 1980, des machines impressionnantes qui ont repoussé les limites de l'ingénierie du sport automobile et réalisaient des temps au tour étonnants, lorsqu'elles restaient collées à la piste... Et en rouge, c'est forcément une Ferrari, non ?

37,50 euros | playoffside.com

PLUS DE 25 ANS
D'EXPÉRIENCE CUMULÉE

tubistyle
EXHAUST SYSTEMS
DEALER OFFICIEL

Emilia Parts

VOTRE SPÉCIALISTE FRANÇAIS DES PIÈCES DÉTACHÉES
FERRARI, MASERATI, 8C COMPETIZIONE
& DEALER OFFICIEL ÉCHAPPEMENTS INOX TUBISTYLE

PROMO SPÉCIALE ENZO MAGAZINE :
3% AVEC LE CODE ENMA2024
À VALOIR SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE



EMILIA PARTS
WWW.EMILIAPARTS.COM
VISITEZ NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE

CONTACT@EMILIAPARTS.FR
+33 (0)3 72 611 511 / +33 (0)7 83 54 83 83

EMILIA PARTS

100 % D'AVIS 5 ÉTOILES SUR GOOGLE ★★★★★

FERRARI DANS LA COURSE

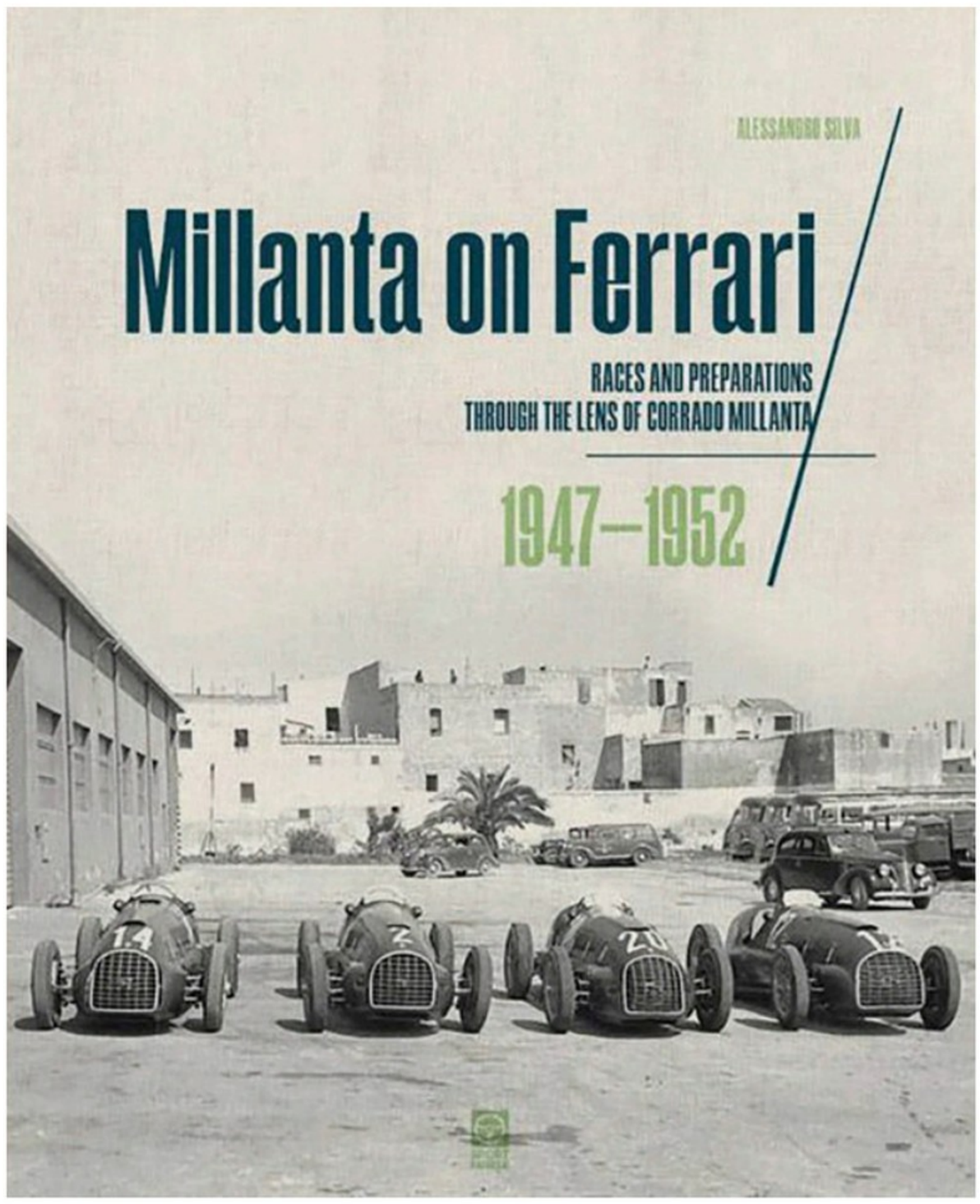
Le début de l'année est riche en fascinant nouveaux ouvrages sur les Ferrari de compétition

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

Milanta on Ferrari

395 euros | Alessandro SilvaÉditions Sport Fahrer (en anglais)

Disparu en 1983, le photographe et journaliste Corrado Milanta avait documenté les débuts de l'aventure de Ferrari en temps que constructeur automobile. Cet bel ouvrage de 360 pages se penche sur les années 1947 à 1952 à travers de sublimes documents photographiques, quasi-intimistes, pris à l'usine et dans ses ateliers, mais aussi sur les circuits des premières courses de la Scuderia. Essais des bolides, construction des voitures, épreuves sportives, le tout dans une atmosphère qui fleure bon l'artisanat et l'Italie de l'immédiat après-Guerre. Notre coup de cœur du début de l'année.





Les mille vies de Fangio

18,90 euros | Sylvain Reisser | Éditions du Rocher

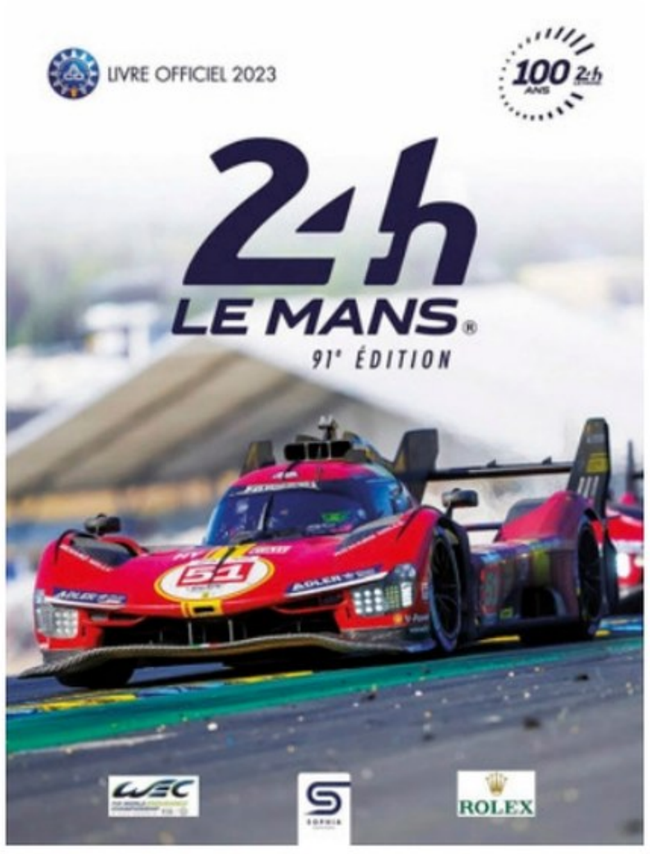
Une touchant plongée dans la carrière sportive de Juan Manuel Fangio dans cet essai qui retrace le destin du Maestro aux 5 couronnes en Formule 1. La période Ferrari de l'Argentin n'a pas été de tout repos, et il entretenait une relation orageuse avec Enzo, mais leur association a néamoins abouti au titre mondial 1956. Un livre riche en anecdotes et au style enlevé. Il débute par le fameux et rocambolesque enlèvement de Fangio à Cuba, et comme un bon roman, accroché par le récit de cet épisode, nous n'avons pu le lâcher avant d'en finir les 218 pages.



Ferrari 550 Maranello Prodrive

630 euros | Keith Bluemel | Girardo&Co (en anglais)

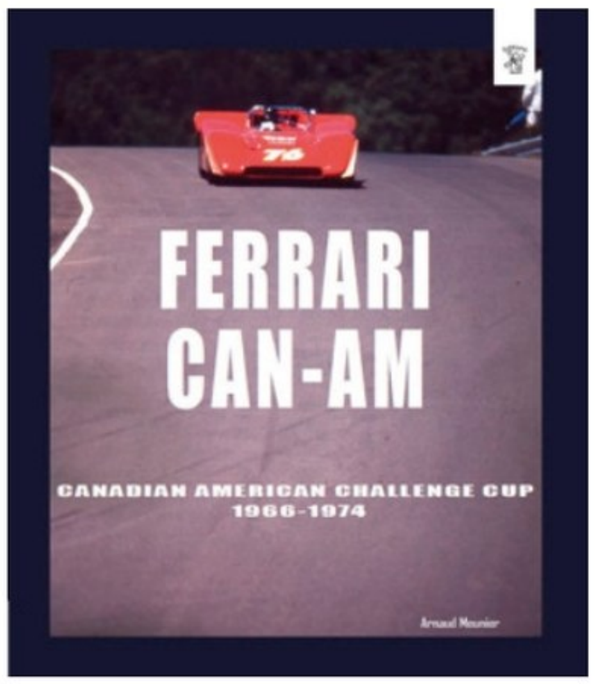
Nous avions déjà évoqué ce livre l'an passé lorsqu'il a été présenté à Rétromobile, mais sa commercialisation a été retardée de quelques mois et nous l'avons enfin eu entre les mains cet hiver. Ce très luxueux ouvrage en deux volumes revient dans le détail sur l'histoire des 550 Maranello Prodrive engagée en courses de GT : leur genèse tortueuse, leur conception détaillée, et toutes les courses auxquelles elles ont participé ainsi que les pilotes que les ont conduites. Un ouvrage indispensable pour qui se passionne pour l'endurance des années 2000, limité à 550 exemplaires même si l'immense travail engagé et la qualité de fabrication ne justifient pas entièrement un tarif si élevé qui le réservera à un public restreint.



24 Heures du Mans 2023

49 euros | Thibaut Villemant & Jean-Marc Teissedre Sophia Éditions

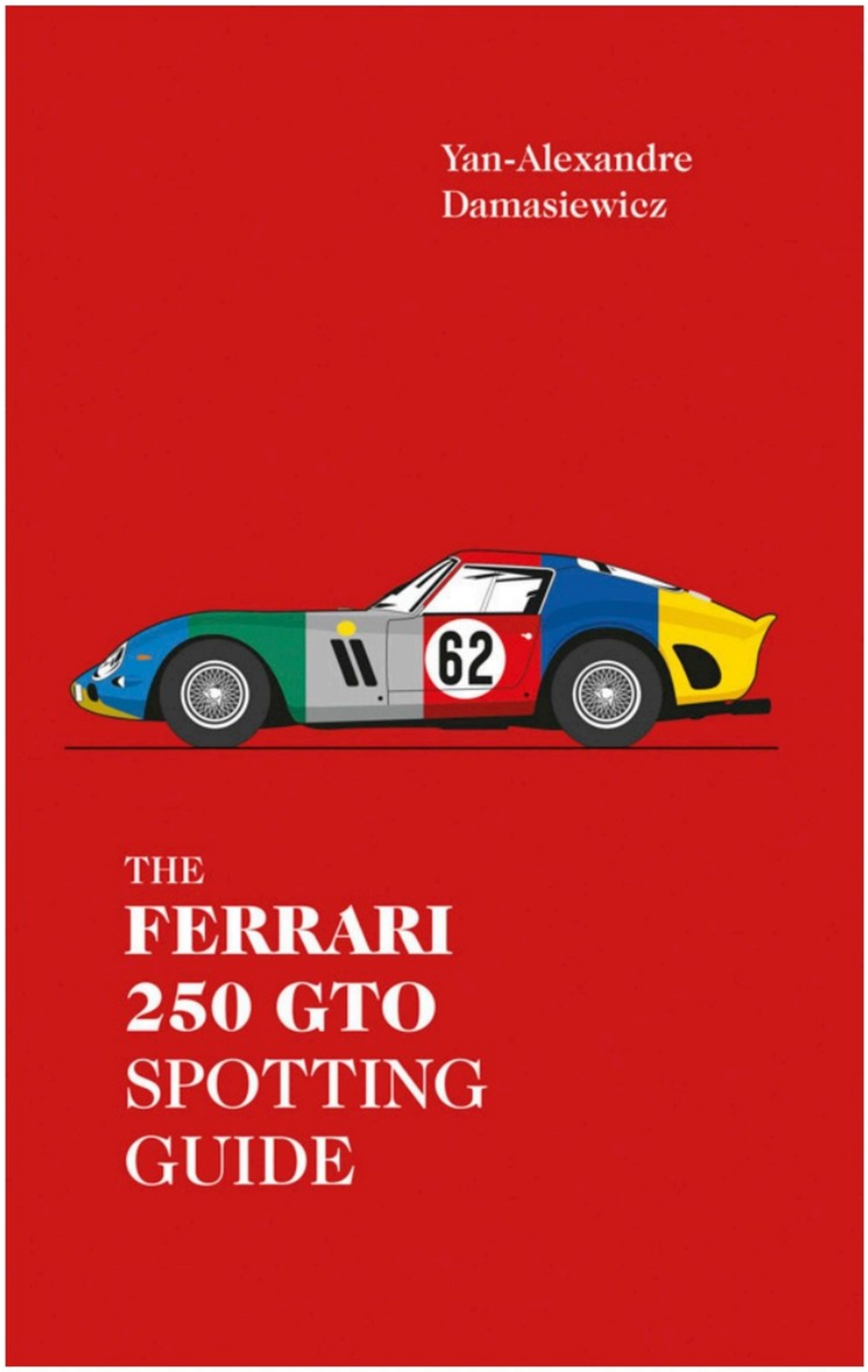
Le livre annuel officiel des 24 Heures du Mans offre la plongée la plus détaillée qu'il soit possible sur cette édition du centenaire marquée par la victoire de Ferrari, après un demi-siècle d'absence officielle du constructeur dans la catégorie reine. De la liste des engagées au récit heure par heure de la course, en passant par des statistiques ultra-complètes, les photos souvenirs des journées précédent la course et des moments de joie à l'arrivée, c'est une semaine folle qui se raconte ici. Des regrets ? Une maquette peu qualitative et l'absence de photos de quelques moments clés de la course, comme les accidents des deux Toyota. Mais à ce prix-là, faut il faire la fine bouche ?



Ferrari Can-AM

50 euros | Arnaud Meunier

Le spécialiste Ferrari Arnaud Meunier publie son sixième ouvrage consacré au constructeur de Maranello. Il se plonge ici dans un aspect peu connu de son histoire en sport automobile : l'engagement de la marque dans le championnat nord-américain Can-Am. 15 Ferrari y ont participé à chaque saison de 1966 à 1974 et l'usine a même développé quelques machines spécifiquement pour cette série – les 412 NART-Canada, 350 Can-Am, 612 P et 712 P. Le livre est disponible sur le site internet de l'auteur ; ambook.fr



The Ferrari 250 GTO spotting guide

Env. 45 euros | Yan-Alexandre Damasiewicz

Voici quelque chose de différent : un guide visuel de 246 pages pour reconnaître facilement chacun des 36 exemplaires produits de la 250 GTO, tout au long de leur carrière : chaque évolution esthétique de la voiture, qu'il s'agisse d'un changement de carrosserie, de livrée, ou même de détails comme la forme d'une prise d'air ou la position d'un projecteur, a été reporté sur près de 700 illustrations réalisées après l'observation minutieuse de milliers de photos d'époque. Son format compact permet de l'emporter sur les concours et autres évènements et il est possible de rapporter dans un tableau récapitulatif toutes vos observations et la liste des voitures vues. Arriverez vous à croiser le chemin des 36 ? Les préventes de ce livre débuteront en janvier et vous pouvez envoyer un mail à thespottingguide@gmail.com pour être tenu informés.

PIÈCE DE COLLECTION

Envie d'agrandir votre collection ? Voici les plus belles nouveautés sur le marché des modèles réduits.



F1-2000 2000
Amalgam, 1:8

En 2001, le président de Ferrari, Luca di Montezemolo, a demandé à Amalgam de construire un modèle « super-détaillé » de la F1-2000, qui a remporté le titre, avec un cône avant et un capot moteur amovibles. Trente modèles ont été fabriqués pour Ferrari, mais sept ont été endommagés après la livraison ; ils ont été renvoyés au siège d'Amalgam, et l'un d'entre eux est aujourd'hui disponible à l'achat, après avoir été soigneusement restauré pour retrouver son état d'origine.

26 015 euros



212 Inter Cabriolet 1952
Kess, 1:43

Celui-ci est évidemment rouge, mais vous pouvez également commander ce modèle réalisé par Kess dans un bleu métallisé beaucoup plus séduisant.

110 euros



250 GTE 2+2 1963
BBR, 1:43

Cette reproduction du pace car des 24h du Mans 1963 assemblée à la main est magnifique mais coûteuse – attention aux fragiles drapeaux !

235 euros



212 Vignale Spider 1951
Kess, 1:43

Une belle réplique d'une ancienne Ferrari 212 Export Spider, distinctive mais pas terriblement jolie, limitée à 250 exemplaires.

110 euros

Tous nos prix sont indicatifs

EXCLUSIVE DRIVE

UNIQUE MOTOR EXPERIENCE

X Motor Sport

LE MANS
11e ÉDITION
22 - 23 - 24 MARS 2024

GENTLEMEN, START YOUR ENGINES* !

INSCRIVEZ VOUS !

ROULEZ avec votre voiture moderne, classique ou de course

PERFECTIONNEZ votre conduite avec nos moniteurs

PILOTEZ des voitures d'exceptions en stage de pilotage

VIVEZ des sensations comme aux 24h avec nos baptêmes en Prototype**

PROFITEZ du village, des animations, de l'accès aux paddocks, aux stands et à la pitlane

---

Inscriptions & billetterie :

www.exclusivedrive.fr - info@exclusivedrive.fr

* Messieurs, démarrez vos moteurs !

Partenaires :

Enzo — LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI · evo · CARFANS.FR · Motor Sport · Octane

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

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

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

Allianz

AUTOFFICINA

Nos conseils pour acheter une 328 GTB ou GTS **Page 104**
Dans les confidences du programme Ferrari Approved **Page 112**
Toute l'actualité du marché **Page 118**



328 GTB/GTS

En 1985, la lignée des 308 s'offrait un ultime sursaut en adoptant un moteur 3,2 l et une apparence visuelle modernisée. La 328 n'aura été vendue que quatre ans, mais a été très largement diffusée. Une bonne affaire aujourd'hui ?

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | **PHOTOS** NINO HAMMET / ELEVEN CARS

Après onze ans de bons et loyaux services la 308 GTB (et sa variante découvrable, la 308 GTS), laissait place à une nouvelle voiture au Salon de Francfort 1985. Enfin, pas si nouvelle que ça: il s'agissait avant tout d'une vaste remise à niveau de la voiture, aussi bien esthétique que technique, sans que la base ne change. Pour cela il faudra attendre encore quelques années de plus…

La principale nouveauté se trouvait sous le capot avec une évolution à 3,2 l du V8 « Dino » 3,0 l de la 308 GTB QV. La 308 GTB avait connu une curieuse évolution, tout au long de sa décennie de production, chaque nouvelle version étant moins performante que la précédente, la faute à une augmentation du poids et l'adoption d'une injection castratrice rendue nécessaire par le marché nord-américain. Ce n'est qu'en 1982, avec l'adoption d'une culasse à quatre soupapes par cylindre sur l'ultime version QV (pour Quattrovalvole) que le V8 3,0 l a enfin réussi à retrouver sa puissance d'origine. Avec la 328 GTB, la course à la performance pouvait réellement commencer pour l'encore jeune lignée des berlinettes Ferrari à moteur V8.

Concrètement, la cylindrée du moteur (tipo F105 CB 000) passait de 2926,90 cm^3 à 3185,76 cm^3 par un accroissement de l'alésage de 81 à 83 mm et de la course de 71 à 73,6 mm, alors que le taux de compression passait de 9,1: 1 à 9,8: 1. Pistons, arbres à cames et bougies étaient changés, alors qu'un nouvel allumage électronique (Marelli MES 806 A) remplaçait l'ancien Marelli Digiplex – l'injection étant toujours le même système mécanique Bosch K-Jetronic.

Forte de ces modifications, la 328 développe une puissance de 270 ch à 7000 tr/min, contre 240 ch à la 308, et un couple de 304 Nm à 5500 tr/min, contre 260 Nm à 5000 tr/min. Et c'est à peu près tout pour les évolutions mécaniques, si ce n'est un refroidissement accru de la boîte manuelle à 5 rapports.

Esthétiquement, la principale évolution apportée par la 328 était des boucliers enveloppants à l'avant et à l'arrière, avec des prises d'air supplémentaires dans un spoiler avant teinté en noir et des blocs optiques inférieurs regroupant antibrouillards, feux de position et clignotants. Le capot était









percé de persiennes plus nombreuses, alors que celles situées au-dessus des phares de la 308 QV disparaissaient.
L'intérieur était par contre entièrement redessiné à la mode des années 1980, avec de nombreux boutons et molettes en plastique remplaçant les leviers chromés de la 308 hérités des années 1970. Les sièges étaient également nouveaux, tout comme le dessin des contre-portes alors que l'instrumentation à lettrage orange sur fond noir reprenait le style des cadrans de la 288 GTO, et qu'une nouvelle console centrale regroupait les compteurs additionnels jadis placés sur le tunnel, à la base du levier de la boîte.
À partir de février 1988 les 328 ont reçu un ABS optionnel. La pose de ce système a demandé de redessiner les suspensions et un nouveau type de jantes au déport plus faible, reconnaissable à ses branches bombées au lieu de plate – à partir de ce moment, toutes les voitures ont reçu ces roues, qu'elles disposent ou non de l'option ABS.
Il est à noter que le V8 2,0 l turbo a été reconduit pour les marchés ou cette cylindrée était fiscalement plus intéressante. Ces voitures étaient simplement appelées GTB et GTS Turbo, sans le « 328 ».
La production de la 328 sera de courte durée : à peine 4 ans plus tard, elle était remplacée en 1989 par une voiture entièrement nouvelle, la 348. Durant ce laps de temps il fut assemblé 1 344 exemplaires de la 328 GTB, 6 068 de la 328 GTS (soit le plus grand nombre de voitures de la famille des 308 et 328) ainsi que 308 (!) exemplaires de la GTB Turbo et 828 de la GTS Turbo.
« *C'est une voiture fantastique, increvable et qui n'a pas envie de vieillir. Elle offre un rapport qualité/prix hallucinant*

Ces deux pages sens horaire à partir d'en bas à gauche
Le moteur de la 328 est une évolution à 3,2 l du V8 multisoupapes de la 308 QV. L'instrumentation reprend le graphisme de celle de la 288 GTO. Les boucliers enveloppants sont la principale évolution esthétique. Les jantes à rayon plat indiquent un modèle pré-1988, alors que les rétroviseurs de cet exemplaire d'origine américaine ne sont plus d'origine.

AVEC LA 328, LA COURSE À LA PUISSANCE COMMENÇAIT POUR LA LIGNÉE DES BERLINETTES V8



Ces deux pages, sens horaire à partir de ci-dessus
C'est à l'intérieur que la 328 se différencie le plus de la 308 avec un tout nouvel habitacle qui fait le grand saut dans l'ambiance technologique des années 1980 – finies les touches de chrome. Même les sièges ont été redessinés, et ils ne sont pas forcément plus jolis. La grande calandre encadrée d'optiques caractérise la 328.

quand il s'agit de l'entretien », s'enthousiasme le spécialiste Philippe Gardette, d'Auvergne Moteurs.

Si vous nous lisez régulièrement, vous savez que le V8 « Dino » est un moteur extrêmement fiable, à condition d'avoir été régulièrement entretenu. Néanmoins, le mécanicien, qui a bien connu les 328 lorsqu'elles étaient commercialisées nous signale quelques points à surveiller en particulier.

« *L'usine demandait de ne pas serrer les culasses, mais il fait impérativement le faire. C'est un point à contrôler à partir de 20000 km, car ensuite se sont des joints de culasse qui lâchent. Les collecteurs d'échappement peuvent se casser et la pompe à eau est un problème récurrent. Il y a souvent des suintements d'huile, avec une modification à apporter au joint de cache arbres à cames, et aussi des fuites au niveau du radiateur d'huile.* »

La bonne nouvelle c'est qu'il n'est pas nécessaire de déposer le moteur pour changer les courroies de distribution, ce qui réduit considérablement la facture d'entretien. Et avec les chemises en aluminium au nickel, la segmentation est très bonne : « *De ce côté-là, on peut envisager 150000, voire 180000 km sans soucis particuliers.* »

Concernant la transmission, Philippe Gardette recommande de remplacer les joints de sélecteur de boîte tous les 10 ans, au moment de refaire l'embrayage, par exemple. « *Il y a une tringle qui traverse le carter d'huile moteur pour entrer dans la boîte, et à ce niveau-là il y a deux joints qui doivent être montés dans le bon sens. S'ils sont défectueux, l'huile du moteur peut arriver à passer dans la boîte, sous l'effet de la pression dans le bloc, et progressivement abîmer les pignons de 4e et 5e. On a vu des moteurs qui avaient complètement déjaugé, et pire, l'huile ressortir par le reniflard de la cloche d'embrayage et être pulvérisé sur l'échappement.* » Vous avez un extincteur ?

Ce genre de détails souligne pour Philippe Gardette l'im-







portance de confier l'entretien d'une 328 à un spécialiste qui connaît très bien les détails du modèle.

S'il ne constate aucun souci à signaler ni au niveau des trains roulants (suspensions et silentblock à contrôler, comme d'habitude), ni de la carrosserie qui rouille peu (vérifier les passages de roues et les autres endroits classiques), il met en garde contre les voitures d'origine américaines : « *Ce n'est pas du tout le même système d'injection, avec beaucoup de modifications très embêtantes pour l'antipollution et des réglages complètement différents* ».

Si le toit découvrable des GTS n'est pas d'une étanchéité remarquable – comme sur la plupart des sportives « exotiques » de l'époque – le joint d'entourage de la baie de pare-brise peut être à changer et il n'est pas facile à trouver, mais il se refabrique. On ne retrouve d'ailleurs plus certaines pièces de carrosserie comme les grilles de trappes, les motifs, les vitrages de custode arrière. « *Tout ce qui est rare est cher !* » préviens notre spécialité.

Dans l'habitacle il met en garde contre les commandes électriques du chauffage sur le tunnel central, qui ont remplacé les leviers à tirettes de la 308 et qui peuvent se détraquer (à réparer ou à changer).

BONNE NOUVELLE : IL NE FAUT PAS DÉPOSER LE MOTEUR POUR FAIRE UNE DISTRIBUTION

« *C'est vraiment l'une des meilleures Ferrari. On retrouve le même plaisir qu'avec les premières 308 à carburateurs, avec un rapport poids/puissance équivalent. La 308 GTB était une voiture très en avance, son seul défaut était les soupapes au sodium, à remplacer absolument, et qui ont disparu sur la version QV. Avec la 328, pas de problème pour passer au sans-plomb, sans risques pour les sièges de soupapes.* »

Habituer à vendre et acheter des 328, Gonzague Ruchaud de Eleven Cars souligne également des problèmes de compresseur de climatisation pour les voitures équipée de cette option et la difficulté à trouver des moteurs de phares.

« *Je n'ai jamais eu de gros problèmes avec une 328*, nous indique-t-il. *C'est une voiture qui offre beaucoup de caractère pour un budget de fonctionnement très raisonnable. Ce modèle coche beaucoup de cases. Elle offre un peu moins de charme esthétique que la 308, mais on y gagne de meilleures performances et on peut avoir l'ABS sur les derniers modèles pour plus de sécurité.* »

Quid du marché ? « *Il est moyen. C'est un constat global sur les voitures anciennes : il faut être très bien placé en prix. Une très belle voiture, avec un faible kilométrage et un historique traçable pourra se vendre jusqu'à 120 000 euros.*



328 GTB/GTS

MOTEUR V8 à 90°, 3 186 cm³, 32 soupapes, injection **PUISSANCE** 270 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 304 Nm à 5 500 tr/min
TRANSMISSION Boîte manuelle à 5 rapports, propulsion **DIRECTION** Crémaillère
SUSPENSIONS Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
FREINS Disques **PNEUS** Av : 205/55 VR16, Ar : 225/50 VR16
POIDS 1 263 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 4,68 kg/ch **VITESSE MAXI** 263 km/h
0 À 100 KM/H 6"4 **PRODUCTION** 1985-1989 (GTB : 1 344 exs, GTS : 6 068 exs.) **COTE ACTUELLE** 80 000 euros

Mais des voitures moins remarquables seront beaucoup plus difficiles à vendre. Disons que pour une voiture jolie, mais sans plus, le prix serait plutôt de 70 000 euros. »
Comment expliquer cette baisse d'intérêt ? « *Comme pour les 308 – mis à part la Vetroresina qui est une voiture de collection à part entière –, la 328 est une voiture de primo-accédant à l'univers Ferrari. Mais aujourd'hui les gens veulent des voitures anciennes qui soient polyvalentes, utilisables presque au quotidien ; et sur ce secteur, une Porsche 911 3.2 l paraît beaucoup plus attirante.* »
Qu'en est-il de la GTS, qui représente le gros de la production, et donc du marché ? « *Elles valent en moyenne 10 à 15 % de moins que les GTB qui sont beaucoup plus rares. Mais paradoxalement les GTB sont plus compliquées à vendre, car la plupart des gens veulent une GTS.* »
Comment leur donner tort ? « *Quitte à avoir une Ferrari qui reste assez peu performante aux standards actuels – d'ailleurs, je recommande de poser une ligne inox pour améliorer la perception de la vitesse : ça change tout l'agrément de conduite… – autant rouler cheveux au vent ! Et puis si sur une Porsche 911 Targa la ligne de la carrosserie est massacrée, sur la GTS, elle reste cohérente quand on enlève le toit* »
Vous l'aurez compris : si vous souhaitez rouler en 328, qu'elle soit GTB ou GTS, c'est le bon moment pour acheter ! Ⓟ

Ce que la presse en disait à l'époque

Le démarrage à froid du V8 transversal est l'un des grands plaisirs automobiles de la décennie. Il suffit d'appuyer sur la clé pour que le bijou à injection Bosch K-Jetronic prenne vie, avec une sonorité d'échappement rauque qui dément sa douceur une fois en mouvement.
L'engagement de la première vitesse lorsque la boîte est froide peut être un peu pénible, mais la transmission se réchauffe assez rapidement et l'ensemble donne une impression de tension et d'unité à vitesse élevée, ce qui donne l'impression que la 328 est plus petite que ses dimensions extérieures.
Il y a toujours une touche rassurante de roulis lorsque la 328 est conduite à fond, suffisante pour donner un degré de « sensation » bienvenue au conducteur.
Comme sur la 308, j'ai trouvé la direction un peu juste à mon goût, ce qui fait qu'elle peut être un peu nerveuse sur les routes de campagne. Mais sur les routes plus rapides, ce comportement typique d'une Ferrari n'est rien de moins qu'une joie suprême.
Au cours des cinq dernières années, Ferrari n'a cessé d'affiner le coupé V8 à deux places, compensant largement la perte des performances due au passage du carburateur à l'injection sur l'ancienne 308 à 16 soupapes au tournant des années 1980.
Les culasses à quatre soupapes (QV) ont encore rééquilibré la situation, mais le modèle 3,2 litres a raffiné la voiture de Maranello jusqu'à atteindre de nouveaux standards d'excellence. C'est peut-être la dernière de sa lignée, mais c'est incontestablement la meilleure.
***Motor Sport*, mars 1987**





Fournisseur de pièces détachées neuves et d'occasion

nous nous concentrons sur Ferrari

308 328 Mondial F40 348 F355 360 F430

512BB Testarossa 512TR & M 456GT & M 550 575

boutique en ligne: www.redbaycars.com info@redbaycars.com

visite sur rendez-vous Aarschot - Belgique

tel / whatsapp Stefan +32 (0)496 23 72 11

PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

assure vos automobiles d'exception

Contact : Ladislas PALISSON

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

contact@PatrimOne.com

www.PatrimOne.com

MISER SUR LE BON CHEVAL

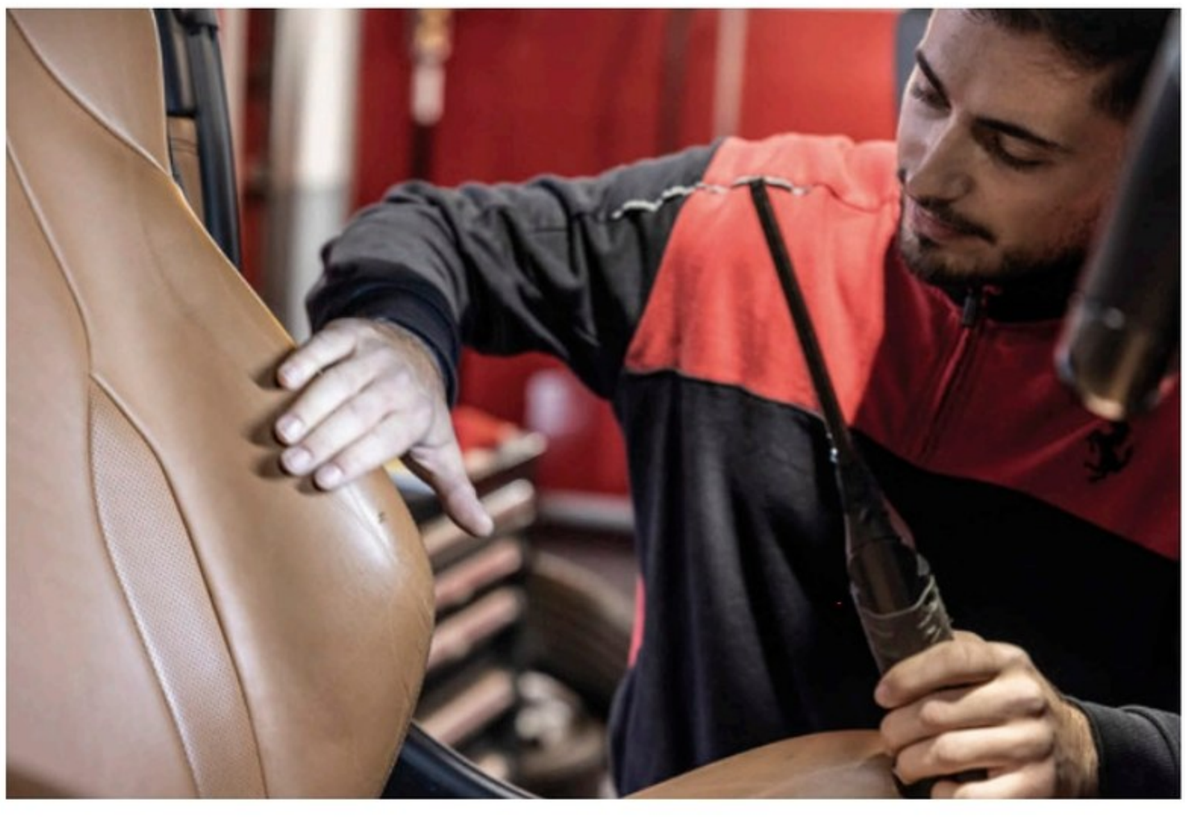
Comment s'assurer qu'une Ferrari d'occasion soit entretenue dans les règles de l'art et éviter les mauvaises surprises ? C'est le but du programme « Ferrari Approved » applicable à tous les modèles jusqu'à 14 ans après leur mise sur le marché.

TEXTE CÉDRIC PINATEL | **PHOTOS** FERRARI



Cette page et page de droite, de haut en bas
Un mécanicien du programme Ferrari Approved scrute une Portofino. Il y a 201 points techniques à vérifier. Ce siège conducteur devra être réparé, il est trop usé. Même la SF90 Stradale peut faire partie du programme Approved. Affichant 35 000 km, cette Portofino paraît comme neuve en finition comme en sensation.





Tout le monde n'a pas la chance d'obtenir un bon de commande pour un Purosangue neuf ou de ne pas avoir à attendre plusieurs années pour prendre livraison de sa 812 GTS. Au-delà de la simple question du prix, voilà pourquoi il existe de très nombreuses raisons de s'offrir un modèle d'occasion quand on veut réaliser son rêve de rouler en Ferrari.

Aussi improbable que cela puisse paraître, il reste possible de découvrir de très mauvaises surprises même lorsqu'on vise des modèles récents et exclusifs. Les témoignages sont nombreux, à l'image de ce propriétaire italien d'une F12tdf achetée hors réseau officiel, et d'apparence parfaite, qui découvrira, six mois après l'achat lors d'un entretien de routine, que 80 boulons et écrous étaient différents de l'origine, que certaines pièces manquaient et que la voiture souffrait de problème au moteur et à l'échappement. La voiture dut retourner à Maranello pour une remise en état complète.

Si même un modèle aussi exclusif peut révéler de mauvaises surprises une fois sorties du réseau, imaginez ce qui pourrait vous attendre avec une California ou une 488 plus « roturière ». Conscient que ces problèmes peuvent nuire à son image et à ses clients, Ferrari veut lutter contre les petits arrangements des bricoleurs tiers. Actuellement, le constructeur italien contrôle environ 50 % des ventes de ses véhicules d'occasion. Avec le programme Ferrari Approved, il espère augmenter cette part à au moins 75 %.

Comment ? En certifiant ses modèles d'occasion au prix d'un examen extrêmement minutieux. Une certification en 201 points (qui s'intéresse également à la provenance de l'auto) à la charge des concessionnaires du réseau officiel et non pas aux clients eux-mêmes – elle coûte entre 5 000 et 15 000 euros HT selon le modèle et l'état des travaux à faire pour atteindre les standards de qualité fixés par le programme.

« ACHETER UNE FERRARI D'OCCASION CONSTITUE LE PREMIER MOYEN D'ACCÉDER À UNE GRANDE FAMILLE »


FERRARI APPROVED
CERTIFIED PRE-OWNED
PROGRAMME


Ferrari




ESPERIENZA FERRAR

Nous nous sommes rendus sur le circuit de Varano (Italie), lors d'une journée client de roulage en SF90, pour découvrir le programme Ferrari Approved. Le constructeur nous a montré l'exemple d'une Portofino en attente de cette certification, installée dans un box du circuit pour nous expliquer comment fonctionne le programme. Sur cette auto, un caoutchouc de coffre arraché et un siège conducteur au cuir très abîmé en un certain point obligeaient à quelques réparations avant de pouvoir accéder à la certification.
Les techniciens nous rapportent l'histoire d'une California, arrivée dans un atelier à l'occasion d'une campagne de rappel. La voiture paraissait en excellent état à première vue… Sauf qu'elle ne possédait plus d'airbags : elle avait subi un accident. Dans ce genre de cas, les experts du réseau officiel étudient la qualité des réparations effectuées sur la structure de la voiture et les éventuelles pièces de remplacement. Si les travaux ont été faits dans les règles de l'art avec des pièces officielles, il sera ensuite possible de remettre la voiture dans le programme Approved au prix d'une remise en état.
Notons qu'au sujet des Ferrari accidentées, la marge de manœuvre reste importante du moment où les travaux s'effectuent dans le réseau officiel et approuvé. Un autre exemple, celui d'une F12berlinetta ayant subi un tonneau lors d'une sortie de route, dont le châssis entier a été changé. Plutôt que de l'envoyer à la casse, il a été convenu de conserver toute la configuration d'origine et sa mécanique en lui donnant « simplement » (!) une structure toute neuve.
Nous prenons le volant d'une autre Portofino, affichant quelque 35 000 kilomètres au compteur, pour juger de la qualité « résiduelle » de ces autos lorsqu'elles sont entretenues dans les règles de l'art dictées par la maison mère. Sous une pluie battante et sur un parcours technique et exigeant, impossible de déceler la moindre trace de fatigue dans la présentation, les commandes et le comportement dynamique de notre exemplaire.
La magie de la mise au point de ces autos permet d'ailleurs, au bout de quelques kilomètres d'exploration, de se sentir en parfaite confiance sur les jolies routes de la région de Parme. Mode Sport activé au volant, la motricité invincible impressionne vraiment quand on se sait au volant d'une propulsion animée par un V8 biturbo de 600 ch et 760 Nm. Au point, au fil des kilomètres, d'oublier totalement qu'on évolue sur une chaussée détrempée où l'eau ruisselle abondement
On peut évidemment présupposer que Ferrari avait porté une attention toute particulière à la préparation des autos confiées aux journalistes pour valoriser la qualité de son programme Approved. Ici, en tout cas, la seule limite aura été fixée par un policier en civil doublé alors qu'il conduisait sa petite Fiat Seicento. Probablement effrayé par la sonorité rauque de notre cabriolet 2+2, il est venu nous enguirlander au croisement suivant avant de finalement nous laisser repartir.
Impeccable à l'extérieur comme à l'intérieur, cette Portofino d'essai était accompagnée pour l'occasion d'une Roma et d'une GT4 Lusso, également préparées d'après les standards fixés par le programme « Approved ».
La Ferrari SF90 figure elle aussi dans le programme Approved. Après sa mauvaise expérience de l'achat de la F12tdf aux écrous disparus, notre témoin a d'ailleurs préféré passer par ce programme pour acquérir son exemplaire de la super-sportive hybride aux performances monstrueuses.
La SF90 Stradale dans laquelle nous nous glissons sur la piste de Varano fera peut-être partie elle aussi du programme Approved lorsqu'elle aura fini sa vie de véhicule de démonstration. Une chose est sûre : nous ne l'aurons pas beaucoup usée lors des quinze tours de piste passés à son volant sur un circuit au bord de l'inonda-



tion avec des Michelin Pilot Sport Cup 2 semi-slicks impossibles à faire chauffer.
Sentir le train arrière patiner en cinquième à 200 km/h dans la ligne droite sans même écraser l'accélérateur en grand, voilà qui complique sensiblement l'expérimentation des capacités hors normes de la bête. Avec des gommes au profil moins radical, elle pourrait sans doute mieux faire passer ses 780 chevaux (1 000 ch en ajoutant la puissance des trois moteurs électriques) au sol et tourner plus facilement dans les épingles où le train avant va très vite au large à cause du manque absolu d'adhérence. J'avoue éprouver un petit sentiment de frustration en ayant piloté une telle machine dans des conditions de piste aussi impossibles.
Au passage, savez-vous quelle est la bonne pratique que recommande Ferrari à ses clients qui veulent utiliser leur voiture sur circuit ? « *Pas plus de cinq tours d'affilée dont trois tours chrono à fond* », nous répondent les spécialistes du programme Approved.
« *Nous n'avons aucun problème à apprendre que nos clients utilisent leur voiture de route sur la piste et nous sommes même très heureux de savoir qu'ils profitent des capacités de ces autos. Mais on parle ici de voitures routières avant tout. Pour enchaîner des dizaines de tours sans arrêt, il reste préférable de mettre du liquide de frein spécialement conçu pour le roulage sur circuit et des freins de course. Ou, encore mieux, d'acquérir une authentique Ferrari de circuit comme la nouvelle 296 Challenge* », nous dit-on.
« *Il faut bien comprendre que Ferrari veut avant tout donner l'impression à ses clients de faire partie d'une grande famille. Acheter une Ferrari d'occasion constitue le premier moyen d'accéder à cette famille. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule suivi par le programme Approved, on connaît l'identité de son propriétaire et on peut dès lors lui proposer toute une série d'activités et d'évènements comme pour tous les autres membres. Il pourra ensuite évoluer au sein de cette famille en fonction de ses souhaits, de ses envies et de ses rêves. Pour ceux qui veulent aller le plus loin possible sur le plan du pilotage, d'ailleurs, les compétitions du Challenge sont parfaitement indiquées.* ».
Les Ferrari du programme Approved sont donc un peu plus chères que les autos ne disposant pas de cette certification dans les réseaux de revente. Elles donnent droit à une garantie de 24 mois en Europe après un achat réalisé dans ce cadre. Et que se passe-t-il pour les Ferrari dont l'immatriculation a été réalisée il y a plus de quatorze ans, ou quand le véhicule dépasse les 120 000 kilomètres ? Elles peuvent, dès les vingt ans de vie, rejoindre le programme « Classiche » pour garder une certification maximale.
Rappelons enfin qu'en matière de garanties et d'accompagnement, Ferrari reste une marque engagée avec ses clients. Outre une garantie trois ans universelle pour les modèles neufs, le constructeur propose une extension de garantie à sept ans et 120 000 kilomètres sur tous ses modèles depuis 2015, comprenant les entretiens périodiques classiques. Après ces sept ans, il est possible de conserver une garantie pour le moteur, la transmission, la boîte de vitesses et « tous les composants mécaniques et électroniques principaux » jusqu'à la quinzième année grâce au programme « Power15 », ou même d'ajouter la maintenance jusqu'à cette échéance sans restriction de kilométrage avec le programme « Power15 & Maintenance ».
Les quelques prix de ces programmes de garanties et d'entretien, que nous avons pu consulter et qui varient en fonction du modèle (ils sont logiquement plus coûteux sur les V12) , n'ont finalement rien de mirobolants au regard de la valeur des voitures et des prestations proposées. Pour une Extension de garantie, par exemple, l'addition va de 4 200 à 6 700 euros hors taxes sur les modèles de la gamme régulière.





Ces deux pages
Dans ces conditions, il faudrait d'autres pneus que les semi-slicks Michelin de série : on ne l'a pas usée, cette SF90 Stradale...


7

Des chiffres et des lettres

GTO OU LM ? 3,0 LITRES OU 4,0 LITRES ? LA BERLINETTE QUE RM SOTHEBY'S A SURNOMMÉ « THE ONE » A BATTU LE RECORD ABSOLU POUR UNE FERRARI VENDUE AUX ENCHÈRES, MAIS QUI EST-ELLE VRAIMENT ? – ET QUE SIGNIFIE SON PRIX ?

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | **PHOTOS** JEREMY CLIFF / RM SOTHEBY'S

Il y a les voitures, il y a les Ferrari, et puis il y a les 250 GTO. La désirabilité de ce modèle assemblé à seulement 36 exemplaires dépasse la raison, à la manière de l'admiration universelle pour la Joconde à laquelle la GTO est souvent comparée.

Tout un faisceau de raison a poussé à en faire, longtemps, la voiture la plus chère au monde jusqu'à la Mercedes 300 SLR de 1955 vendue l'an passé à un prix astronomique de 135 millions d'euros qui tient plus de l'exception, voire de l'accident, que de la règle. On aime la GTO, parce qu'elle est rare (36 exemplaires seulement), belle à se damner, qu'elle a dominé le Championnat International des constructeurs de GT en 1962 et 1963 pour laquelle elle a été conçue, remportant des victoires de classe dans les plus grandes épreuves, et qu'aujourd'hui encore, elle peut être pilotée relativement facilement sur la route et dans des compétitions historiques… Pour celui qui osera le faire.

Nous devons parler d'argent, de gros, très gros sous, même si cela est un peu vulgaire. Adjugé à 51,7 millions de dollars (48,3 millions d'euros) le 13 novembre dernier, le châssis n° 3765 LM est devenu la Ferrari la plus chère jamais vendue aux enchères, et il a réalisé la deuxième plus grande enchère jamais enregistrée pour une automobile – après cette fameuse Mercedes. C'est historique. Et pourtant, quelque voix dissonantes ont fait entendre leur déception. La maison RM Sotheby's n'avait-elle pas évoqué une estimation supérieure à 60 millions de dollars ? Une 250 GTO ne s'est-elle pas vendue plus de 70 millions de dollars il y a quelques années ? Faisons le point.

Elle n'est pas née 250 GTO, mais est-ce en soit un problème ?

APPELONS UN CHAT, UN CHAT

Commençons par le commencement, et par expliquer ce qu'est, et ce que n'est pas le châssis n°3765 LM, même s'il est très difficile de fournir une réponse définitive à cette question. La maison de vente canadienne a curieusement appelé la voiture « 330 LM / 250 GTO », ou parfois tout simplement « GTO 1962 » – un premier indice du destin complexe de cette auto.

Rappelons pour commencer que GTO n'était pas l'appellation officielle de celle qui était désignée à son lancement comme « 250 GT Berlinetta Competizione 1962 » et qu'une erreur dans un télégramme envoyé à Enzo Ferrari l'aurait indiquée comme « GTO » avec un O pour *Omologato*, ou homologation… À moins que ce ne soit un journaliste de l'époque qui ait inventé ce surnom…

Quoi qu'il en soit, la Ferrari 250 GTO est née pour disputer la saison 1962 du Championnat du Monde des voitures de sport. Cette année-là, les instances sportives avaient décidé que seules les GT (Grand Tourisme) de 3,0 l de cylindrée maximum seraient autorisés à marquer des points – tentant d'exclure ainsi les trop rapides prototypes de la catégorie Sport, jugés dangereux – l'accident des 24h du Mans 1955 ayant causé 79 morts dans le public était encore au cœur des débats.

C'était sans compter sur les promoteurs des courses d'endurances qui craignaient la lassitude des spectateurs face au manque supposé d'intérêt des courses de GT. Ceux-ci ont continué d'autoriser l'engagement des prototypes et poussé à la création de nouvelles catégories. Alors qu'il fallait produire un minium de 100 voitures pour courir en GT (un tour de passe-passe à permis à Ferrari de n'assembler que 36 GTO), l'ACO, organisateur des 24 heures du Mans a imaginé une catégorie de GT « expérimentales » pour des prototypes dérivés des GT de route, mais avec des moteurs portés à 4,0 l.

Qui dit GT expérimentales, dit expérimentations : les GT Ferrari de l'époque utilisaient de subtiles variations du même châssis et il était facile d'y installer une variété de carrosseries et différentes versions du V12 « Colombo » moyennant de légères adaptations. C'est ainsi que sont nées une poignée de voitures 4,0 l dénommées 330 LM (avec une coque identique à celle des 250 GTO) ou 330 LMB (avec une carrosserie spécifique et un châssis à empattement rallongé). Plus tard, on les surnommera GTO 4,0 litres pour signifier leur cousinage avec la lignée des 250 GTO, mais en les distinguant clairement des 36 exemplaires de cette dernière. Il y a eu quatre 330 LMB et deux 330 LM à carrosserie GTO – ou trois, selon certains, nous y reviendrons.

Ainsi « 3765 LM » est née officiellement sous la forme d'une 330 LM, comme l'indique le suffixe de son numéro de châssis (les 250



Ces deux pages, sens horaire à partir de ci-dessus
3765 LM se présente aujourd'hui sous son apparence visuelle des 24h du Mans 1962. La plaque de châssis est sans équivoque : c'est une 330 LM. Sous son capot, un moteur provenant d'une 250 P expérimentale, installé en 1963. Quelques GTO ont eu les feux arrière surélevés pour améliorer leur visibilité latérale. À l'intérieur, 3765 arbore la boîte 5 des GTO à moteur 3,0 litres : elle est désormais aux spécifications 250 GTO

Une rumeur persistante née voudrait qu'elle ne soit pas la voiture des 1 000 km du Nürburgring 1962. Faut-il y croire ?

GTO, recevaient le suffixe GT, comme toutes les Ferrari de route). Quelques points techniques fondamentaux la différencient de la 250 : il y a d'abord la cylindrée du moteur, mais aussi l'utilisation d'une simple transmission à 4 rapports alors que l'une des innovations de la GTO était une boîte 5. La raison de ce recul ? Il a été considéré que le couplé accru du V12 4,0 litres demanderait moins de passages de rapports pour l'exploiter.

Sur le papier, cette voiture n'est donc pas née comme une 250 GTO, mais est-ce en soit un problème ? Rédacteur en chef adjoint au Figaro, et grand amoureux de l'histoire des Ferrari, Sylvain Reisser commente : « *Il y a ceux qui considèrent que seules les berlinettes à moteur 3,0 l sont des GTO et que les 4,0 l n'en sont donc pas, mais je pense qu'elles méritent d'en faire partie. Elles ont la même carrosserie et le fait qu'elles aient un moteur 4,0 l les rend encore plus différentes et rares. N'oublions pas qu'une seule berlinette 4,0 l à carrosserie GTO a couru : celle-ci.* »

QUAND C'EST FLOU…

Après avoir été engagée aux 1 000 km du Nürburgring 1962 (Willy Mairesse / Mike Parkes, 2e au général, 1re en GT), 3765 LM a participé un mois plus tard aux 24 h du Mans (Mike Parkes / Lorenzo Bandini, abandon), engagée par la Scuderia Ferrari.

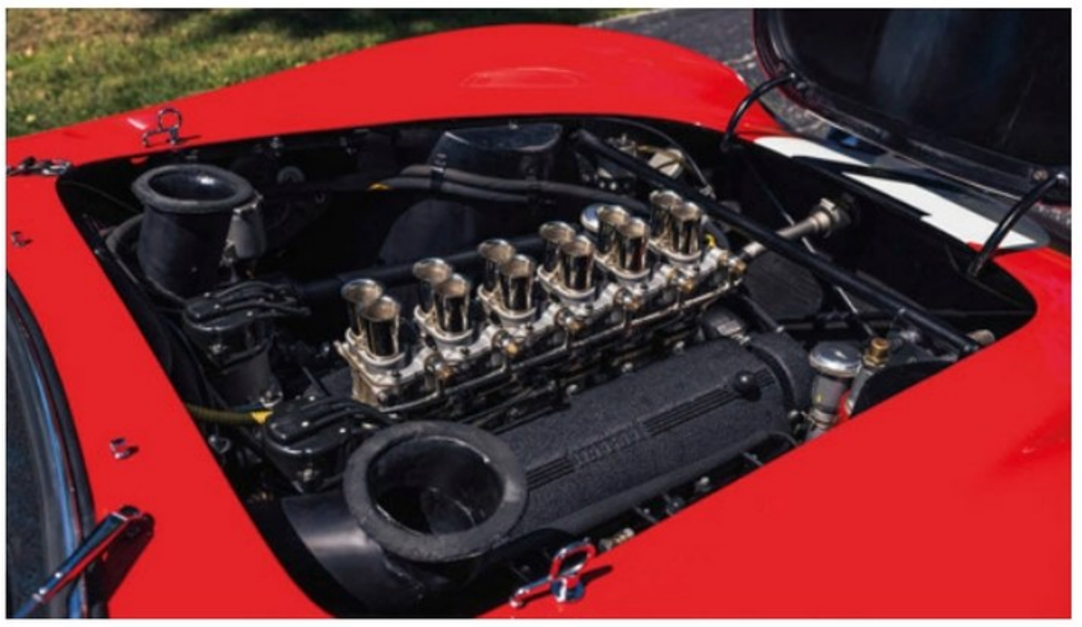
Il n'y avait alors plus d'épreuves où les GT expérimentales pouvaient s'engager, et la voiture fut ensuite vendue au pilote Pietro Ferraro qui a demandé sa conversion aux spécifications 250 GTO pour pouvoir courir avec. Elle reçut alors à l'usine un moteur 3,0 litres prélevé sur un prototype de 250 P et une transmission à 5 rapports, avant de passer aux mains de Ferdinando Latteri qui a connu de multiples succès dans les courses de côtes italiennes à son volant, en 1965 et 1966. La voiture née 330 LM était ainsi devenue une 250 GTO.

Son historique est ensuite limpide : en 1967 elle est vendue en Californie à Mario Tosi ; puis en 1968, à Jack Reuter ; en 1974, à Fred Leydorf ; et enfin en 1985, à James Jaeger chez qui elle est resté jusqu'à cette année.

Ce qui est moins limpide c'est la participation de la voiture à sa première course, au Nürburgring en 1962. Une rumeur persistante est née à la fin des années 1970 après une visite à Modène du grand spécialiste et historien des GTO, Jess G. Pourret, à qui Gaetano Florini, le responsable de l'*Assistenza Clienti* Ferrari, avait confié qu'il s'agissait d'une autre auto, le châssis 3673 SA, la fameuse « troisième » voiture à moteur 4,0 litres.

Il se raconte qu'entre le Nürb et le Mans, le pilote Willy Mairesse a brutalement accidenté cette voiture lors d'un essai routier, et qu'il fut ensuite décidé de monter sur son châssis une carrosserie de 250 GT châssis-court, à la demande de son propriétaire suivant. D'autres disent que cette étrange voiture est plutôt une 400 Superamerica de route que ledit client a spécifié d'usine avec cette carrosserie… Les registres Ferrari indiquent pourtant bien que c'est le châssis 3765 LM qui









était au Mans, mais. l'histoire est faite de plaques de châssis baladeuses, ce qui alimente toutes les théories les plus folles.

Après avoir suivi à l'époque la thèse des deux voitures différentes, l'historien britannique Keith Bluemel, comparse du regretté Pourret, résume dans son ouvrage *Ferrari 250 GTO*, paru en 2021 le consensus largement accepté aujourd'hui : « *En attendant que des documents viennent étayer l'hypothèse suggérée par Pourret* […] *ces registres d'usine sont les meilleurs éléments dont nous disposons* ». 3765 LM serait donc bien la voiture du Nürburging.

« *Beaucoup d'avis divergent*, nous rappelle Sylvain Reisser, *et la question n'a jamais été tranchée. Je crois à moitié à la théorie d'une voiture différente aux deux courses, mais le doute existe et il a sans doute participé à obtenir un prix qui pourrait être sous évalué pour cette voiture.* »

ROUGE, IMPAIRE ET MANQUE

Revenons donc aux prix et aux quelques records qu'ont gravis les 250 GTO dans la frénésie des enchères. En 2014, la 250 GTO n° 3851 GT devenait la voiture la plus chère du monde en étant adjugée chez Bonhams à 38,1 millions de dollars – et à l'époque ce prix avait même été jugé comme faible (l'estimation était fixée entre 42 et 50 millions de dollars). Que cette voiture était la seule GTO à bord de laquelle un pilote avait trouvé la mort – l'infortuné Henri Oreiller, à Montlhéry en 1962 – en était sans doute la raison. En pleine période d'explosion du marché, le spécialiste américain McKeel Hagerty prophétisait alors qu'une 250 GTO « *se vendrait bientôt à 100 millions* »

Quatre ans plus tard, en 2018, nouveau record du monde avec le châssis 3413 GT, une voiture recarrossée à l'époque avec la plus rare (mais moins belle ?) coque de style 1964, et adjugée à 48,4 millions de dollars. Quelque mois plus tôt, le châssis n° 4153 GT, l'une des 250 GTO à l'historique le plus passionnant, changeait de mains en privée pour un prix que l'on estime à 70 millions de dollars, même si ce chiffre n'a jamais pu être confirmé.

On le voit, l'estimation à 60 millions de dollars proposée par RM Sotheby's était justifiée. Le 13 novembre dernier, la mise à prix pour « The One » était de 34 millions de dollars, les enchères sont rapidement montées à 46 millions, mais les minutes suivantes ont péniblement vu ce prix atteindre les 47 millions sur lesquels le marteau s'est abattu. Rajoutons les quelque 10 % de taxes et nous obtenons le prix final de 51,7 millions de dollars. L'affaire a duré en tout 7 minutes, dans une ambiance très feutrée.

UNE ŒUVRE D'ART ?

Curieusement, la voiture était proposée non pas dans une vente automobile, mais dans une vacation d'art moderne, où le prix le plus élevé atteint par une toile fut les 23,5 millions de dollars du *Compotier et Guitare* peint par Pablo Picasso (1932).

« *C'est très malin*, indique Gautier Rossignol, responsable du département Automobiles de Collections de la maison Aguttes. *C'est une façon de brouiller les pistes, et cela me rappelle la vente du très controversé tableau* Salvator Mundi [attribué peut-être à tort à Léonard de Vinci, c'est le tableau le plus cher au monde, alors adjugé à 450 millions de dollars] *qui avait été orchestrée dans le cadre d'une vacation d'art contemporain. C'est aussi, peut-être, un aveu que cette vente pouvait être difficile. Le simple fait de devoir rentrer dans des explications ouvre à l'équivoque, à la polémique.* »

Même si le marché des Ferrari est très fort (voir pages suivantes), il s'est resserré cette année. « *Clairement, le marché est plus faible et les acheteurs moins présents*, note Gautier Rossignol. *En 2016 également, ceux-ci avaient disparu pour finir par revenir au compte-goutte en 2019, parce que l'économie n'était pas mauvaise. Et puis 2020 est arrivée. Je trouve que ce résultat est la parfaite symbiose du marché des années post-COVID. Cette voiture se serait indubitablement mieux vendue si elle avait été présentée en 2022. Elle aurait sans doute été adjugée à 60, voire 70 millions de dollars.* »

Sylvain Reisser imaginait un résultat similaire. Il souligne néanmoins : « *Même si le doute peut persister sur sa participation au Nürburgring en 1962, on est quand même certain qu'elle était aux 24h du Mans 1962. C'est la seule 4,0 l à carrosserie GTO à avoir couru au Mans, et c'est la seule voiture à carrosserie GTO 1962 à avoir été engagée par l'usine. Pour 50 millions de dollars, quelqu'un a mis la main sur une GTO unique, en deçà des prix attendus… Ce n'est pas une si mauvaise affaire !* »

2024 trouvera-t-elle l'équilibre ?

L'AN PASSÉ, NOUS DRESSIONS LE BILAN D'UNE ANNÉE 2022 RECORD MAIS AVEC UN QUATRIÈME TRIMESTRE MOROSE, EN FRANCE COMME À L'ÉTRANGER. ANALYSE DANS LE FOND ET DANS LA FORME D'UNE ANNÉE MENÉE LAISSANT PEU DE PLACE À L'ÉQUIVOQUE.

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL AVEC AUGUSTIN DELALANDE | **PHOTOS** BONHAMS / RM SOTHEBY'S



Sans se voiler la face, force est de constater que 2023 restera une année difficile pour la grande majorité des professionnels du secteur. Si les marchands se plaignent que les maisons de ventes raflent une bonne partie des ventes, ces dernières accusent le coup face à une concurrence féroce dans un marché où le sourcing devient presque secondaire face à la quête d'un acheteur potentiel !

Le fond du problème est et restera en 2024 l'accélération de la mutation générationnelle du marché et par voie de conséquence son offre toujours plus adaptée à une demande croissante pour les autos des années 1990 et 2000. Dans la forme, la fâcheuse tendance des ténors du marché à faire grossir leurs catalogues de ventes au détriment de toute cohérence, eu pour effet des ventes fleuves pour combler une baisse de chiffre d'affaires.

Rétromobile en fut le parfait exemple cette année. RM Sotheby's y a raflé la première place avec un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros et une moyenne astronomique de 771 570 euros par véhicule, devant Artcurial, malgré un chiffre d'affaires de 35,5 millions d'euros pour la maison française, soit une moyenne de 248 678 euros par voitures adjugées, juste derrière Bonhams à 255 178 euros de moyenne Il se murmure déjà dans les coulisses qu'une réduction sévère du nombre des prétendantes est amorcée chez les principaux intéressés. Verdict dans quelques jours…

Et dans l'univers Ferrari me direz-vous ? Sur les 79 ventes aux enchères de l'année, 646 Ferrari furent présentées et 466 trouvèrent preneur (72 %) avec à la clé plus de 25 % des transactions aux enchères. Dans le même registre, les vingt Ferrari les plus chères de l'année représentent près de 220 millions d'euros soit une augmentation considérable mais logique quand on sait que RM Sotheby's réalisait la plus haute enchère avec sa 330 LM/250 GTO (3765) adjugée 47,3 millions d'euros à New-York en novembre dernier et Bonhams 27,7 millions d'euros avec la sublime Ferrari 412P Berlinetta vendue cet été en Californie.

Derrière ces chiffres mirobolants, douze autos de ce classement sont des voitures de course et



Page de gauche et ci-contre
Deux voitures à surveiller en ce début d'année 2024. Cette LaFerrari blanche, avec 14 km au compteur sera proposée à la vente RM Sotheby's de Paris est estimée être 3,7 et 4,8 millions d'euros. Pas d'estimation connue pour la 275 GTB/LM Competizione Speciale n° 6701 mise en vente par Mecum à Kissimmee.

trois autres sont des modernes. À comparer avec celui ouvert à toutes les marques, on notera l'incursion en 4e place de la Mercedes-AMG Petronas F1 W04 du championnat de Formule 1 2013 à plus de 17 millions d'euros, d'une Jaguar XKSS à plus de 12 millions d'euros et de deux Porsche de compétition à l'histoire complexe – une 550 A Prototype « Le Mans» Werks Coupe de 1956 et la 911 Carrera 3.0 RSR Martini Racing « usine » de 1973, toutes les deux vendues en aftersale.

Nous le disions encore quelques années plus tôt, le marché des voitures de course est très clairement en train de s'installer au sommet avec une demande de plus en plus importante de la part des collectionneurs. Au fond cela n'est pas si nouveau car, plus encore chez Ferrari, les voitures de course assument leur statut de favorites depuis que le terme « collection » existe. On notera tout de même des disparités importantes dans certains résultats.

Par exemple, il ne s'était pas vendu de 250 GT SWB depuis 2019 et deux exemplaires passèrent sous le marteau de Gooding & Co et RM Sotheby's en août et mai dernier avec un écart important de 2 millions d'euros pouvant s'expliquer par l'authenticité de la première (3507 GT) et son faible nombre de propriétaires quand la seconde (2347 GT) vendue 6,6 millions d'euros à la Villa d'Este ne pouvait prétendre à une telle originalité. Mais ces deux résultats sont similaires à ceux remontant huit ans en arrière au plus haut du marché.

A contrario, les F50 ont vu leur côte exploser au-dessus des 4 millions d'euros quand elles changeaient de main à 1,5 million d'euros au maximum en 2015 et il en est de même pour les F40, 288 GTO et autre LaFerrari ou Enzo qui ont récemment embarqué avec elles les séries spéciales comme les 599 GTO, F12 TdF, 812 Competizione – pourtant à la traîne depuis 2017 pour la plus ancienne. La marque cultivant l'art d'une production limitée et d'une sélection drastique à l'entrée pour les modèles les plus exclusifs, posséder une Ferrari est devenu un actif comparable à Hermès ou LVMH. Qu'on est loin des années 1990 où tout s'effondra comme un château de cartes, nous sommes désormais en présence d'un placement semblable à celui d'un bon père de famille…

Comment qualifier l'année 2023? Si Ferrari s'en sort haut la main, il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'une quantité importante de collections vont se retrouver sur le marché prochainement. Certaines à l'abri des regards pendant de nombreuses années vont reprendre la lumière mais seront sans doute présentées à des estimations en deçà de ce que le marché a connu.

Reste à voir comment 2024 absorbera l'offre qui s'annonce déjà très riche pour le marché, avec la sortie imminente des catalogues de vente pour la semaine de Scottsdale fin janvier. Dans la longue liste des ténors du marché, Mecum Auctions sort pour le moment du lot avec le passage en vente de trois Ferrari exceptionnelles… Une 275 GTS/4 NART Spyder (10749), une 250 GT SWB California Spyder (4137), et l'une des trois 275 GTB/LM Competizione Speciale (6701).

Les estimations sont gardées secrètes, mais les ventes passées d'exemplaires similaires (ou de 6701 en particulier ayant été vendue 26,4 millions de dollars en août 2014) laissent imaginer des résultats soutenus. Gardons un œil ouvert sur cette vente qui sera un bel indicateur sur l'état du marché pour les exemplaires d'exception des années 1960. Autre auto qui passera sous le marteau cette même semaine, une Bugatti 57 Atalante, invendue en début d'année 2023 invendue, qui sera proposée chez Bonhams. L'estimation est encore inconnue pour le moment…

Dans un segment différent, les séries spéciales plus jeunes, avec pour le début d'année un accent particulier sur les Enzo. Si 2023 était l'année des F50 avec des records battus régulièrement, 2024 annonces déjà la présentation d'exemplaires exceptionnels. La Enzo *Grigio Titanio* (136089) vendue plus de 3,7 millions d'euros en 2022 par Gooding repasse cette fois-ci chez Mecum avec une estimation basse à 4,1 millions d'euros. Une semaine plus tard, sur notre hexagone, Bonhams présentera l'une des 12 Enzo *Nero Daytona* (136072), un exemplaire français et peu kilométré, mais remisé depuis 2021… L'estimation oscille entre 3,5 et 4,5 millions d'euros, plus élevée bien sûr qu'un modèle rouge avec 15000 kilomètres présenté la même semaine chez RM Sotheby's.

Les ventes de la semaine de Retromobile se profilent avec la présentation de voitures de plus en plus modernes: le marché évolue, le contenu des catalogues de vente suit. RM annonce d'ores et déjà une sélection de certaines des hypercars les plus rares du marché: la sainte trinité (LaFerrari, Porsche 918 Spyder et McLaren P1) est au complet, entourée par Lamborghini Centenario Roadster, Koenigsegg Regera, Bugatti Chiron ou encore Ford GT Carbon Series… Attendons encore quelques semaines pour connaître le contenu des catalogues des autres ténors, et rendez-vous en début 2024 pour analyser les résultats.

Posséder une Ferrari esr devenu un actif comparable à Hermès ou LVMH

Après avoir été journaliste spécialisé dans l'automobile, Gautier Rossignol rejoint en 2007 Peter Auto puis, en 2015, le monde des ventes aux enchères. 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

L'ANNÉE S'EST ACHEVÉE DANS LA TRANQUILLITÉ, AVEC DES RÉSULTATS EN DEMI-TEINTES, MAIS AUSSI QUELQUES VOITURES EXCEPTIONNELLES ADJUGÉES. VOICI NOTRE SÉLECTION, PAS FORCÉMENT OBJECTIVE, DES PLUS BELLES VENTES DES MOIS DE SEPTEMBRE, OCTOBRE ET NOVEMBRE 2023

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

Ag : Aguttes + Ar : Artcurial + BAA : Broad Arrow Auctions + Bo : Bonhams + G&C : Gooding&Co + Me : Mecum + RM S : RM Sotheby's

250 GT BERLINETTA « TDF » 1959



4 830 000 €
Bo, 8 octobre, Knokke-Heist (B)

1401 GT est la toute dernière 250 GT « Tour de France » produite et a connu une riche carrière en compétition. Estimée entre 5 et 7 millions d'euros, elle illustre un marché difficile pour ce modèle dont la cote est en baisse, lente mais constante, depuis 2016, alors que les trois autres TdF proposées en 2023 ont été invendues – l'avoir adjugée est déjà une réussite.

250 GT/L 1963



1 186 250 £ / 1 384 000 €
RM S, 4 novembre, Londres (GB)
Échouant légèrement sous son estimation, cette GT/L avait quitté l'Italie en 2014. La cote de la Lusso a une tendance à la baisse ces dernières années, mais ce prix est particulièrement bas et certains estiment qu'une restauration effectuée en Grande-Bretagne en est la cause.

308 GTB « VETRORESINA » 1976



184 000 €
Bo, 8 octobre, Knokke-Heist (B)
D'origine française, cette Vetroresina n'a pas atteint les sommets constatés aux USA, mais son prix est un record en Europe qu'il convient de noter : une superbe couleur *Rosso Rubino* d'origine, une restauration complète en 2016 et un kilométrage raisonnable (57 500 km) ont joué.

512BB 1981



202 640 €
Ar, 22 octobre, Paris
Encore un modèle dont la valeur s'érode lentement depuis 2016, mais une valeur honnête réalisée par Artcurial pour cet exemplaire suédois – exactement le même prix que ce que la maison française avait réalisé pour une autre 512BB en juin – considérons que c'est la cote.

250 EUROPA 1954



1 518 750 £ / 1 772 000 €
G&C, 1er septembre, Londres (GB)

Le marché des Ferrari des années 1950 est depuis quelques années difficiles, mais cette 250 Europa – la première à carrosserie Pinin Farina proposée aux enchères depuis 2014 – s'est vendue à son estimation haute (1,2 - 1,5 M£). Il n'y a eu que 21 exemplaires produits, et 0351 EU a un historique remarquable, même s'il n'est plus dans sa couleur d'origine.

330 LM 1962



51 705 000 $
48 323 000 €
RM S, 13 novembre, New York (USA)

RM espérait atteindre 60 M$ (55 M€) – plutôt conservateur pour une très belle 250 GTO. Oui, mais cette voiture a été originellement assemblée comme une 330 LM, même si elle a rapidement été modifiée aux spécifications 250 GTO... Cela reste un prix record pour une Ferrari aux enchères (et la 2e plus grande enchère automobile de l'histoire).

365 GTB/4 1970



724 500 €
Bo, 8 octobre, Knokke-Heist (B)
L'ex-Daytona du chanteur Christophe (13407) avait été vendue par Artcurial 638 000 € en février. Elle a été restaurée extérieurement depuis, repeinte dans son bleu *Celeste* d'origine, et certifiée Classiche – le tout ayant été facturé 97 141 €. Une opération bien peu rentable...

F12BERLINETTA 2017



555 000 $ / 508 000 €
RM S, 17 novembre, Las Vegas (USA)
Cette F12 est la plus chère jamais vendue aux enchères, au double du prix du marché. C'est bien sûr une vente américaine, d'un exemplaire peu kilométré, et surtout une version 70th Anniversary aux couleurs uniques – toutes les Ferrari de cette série sont très recherchées.

F355 BERLINETTA 1995



186 300 CHF / 195 000 €
RM S, 15 septembre, St. Moritz (CH)
Après un record du monde établi à 200 000 € le 2 septembre dernier, cette F355 confirme la très bonne santé du modèle sur le marché – qui plus est dans une vente européenne. Un prix remarquable pour une voiture affichant un peu plus de 13 000 km au compteur.

365 GTS/4 1973



3 098 750 €
RM S, 25 novembre, Munich (D)

Nouveau record pour la Daytona spider qui n'a cessé de monter en 2023, avec un prix équivalent à ceux du pic de 2015. C'est bien au-delà de son estimation à 2,35-2,75 M€ et assez étonnant considérant qu'il s'agit d'une voiture américaine modifiée, par la suite, aux specs européennes – mais ayant retrouvé sa superbe teinte *Nocciola Metallizzato* d'origine.

SF90 STRADALE 2021



506 000 $ / 462 000 €
Bo, 25 Novembre, Abu Dhabi (UAE)
La SF90 passerait-elle de mode ? Aux enchères, chaque nouvelle auto se vend moins cher que la précédente, et celle-ci est partie au tarif du neuf, bien moins cher que ce que les marchands en demandent. Pourtant cet exemplaire allemand n'a roulé que 100 km. Sacré affaire !

365 GT 2+2 1969



218 500 €
Bo, 8 octobre, Knokke-Heist (B)
Environ 220 000 € : c'est ce qu'il faut débourser pour une très belle 365 GT 2+2. Cette cote est plutôt stable alors que la valeur des exemplaires perfectibles est, depuis 2016, à la baisse. Vende neuve à Nice, cette auto n'a plus sa couleur d'origine, mais son état est exceptionnel.

550 BARCHETTA 2001



437 000 €
Bo, 8 octobre, Knokke-Heist (B)
Un prix dans la fourchette haute pour cette 550 Barchetta peu kilométrée (15 700 km) avec tous ses très désirables accessoires : trousse à outils, set de bagages et surtout paire de casques spécifiques assortis à sa couleur – et même une casquette pour le conducteur !

512 TR SPIDER 1993



2 226 875 £ / 2 564 000 €
RM S, 4 novembre, Londres (GB)

Belle licorne que cette 512 TR Spider, l'une des 3 découpées par Pininfarina pour le Sultan de Brunei, et conservée pour son usage par l'importateur Ferrari de Singapour. Le marché est aujourd'hui très friand de ces voitures exceptionnelles des années 1980 et 1990, et cette 512 TR pulvérise le record pour une voiture de la famille des Testarossa.

DINO 246 GT 1973



325 625 €
RM S, 25 novembre, Munich (D)
Une Dino française, sans son moteur d'origine (vendu avec pour pièces), mais sortant tout juste de restauration, avec une teinte *Blu Chiaro* d'usine. Un cocktail charmant pour un prix de vente dans la moyenne basse de l'année. Restaurer son moteur d'origine serait une bonne idée.

812 COMPETIZIONE 2022



1 765 000 $ / 1 617 000 €
RM S, 17 novembre, Las Vegas (USA)

Les livraisons de la 812 Competizione s'achèveront bientôt et on en trouve une bonne trentaine chez différents vendeurs autour du globe, mais celle-ci est la toute première a avoir été proposées aux enchères. Elle a roulé moins de 500 km et a trouvé preneur à un prix dans la moyenne de ceux de l'occasion, à plus de trois fois le tarif catalogue !

166 MM/53 SPIDER 1953



2 531 250 £ / 2 953 500 €
G&C, 1er septembre, Londres (GB)

Neuf 166 MM ont été proposées aux enchères ses 10 dernières années (sur 34 exemplaires produits, en comptant les cousines 195 S) et quatre seulement ont été vendues, celle-ci étant de loin la moins chère. Sa carrosserie Vignale n'est pas la plus belle, mais surtout, elle illustre la perte de valeur des Ferrari de cette époque.

365 GT 2+2 1968



136 120 €
Ag, 26 novembre, Paris
Conservée pendant 42 ans au sec dans un garage, cette 356 GT 2+2 affiche une jolie patine. Un prix intéressant, dans la moyenne des exemplaires ayant besoin de soins, et présentant parfois beaucoup mieux, mais sans le charme remarquable de cette voiture en état d'origine.

F40 1990



1 962 500 £ / 2 260 000 €
RM S, 4 novembre, Londres (GB)

Peu d'hypercars Ferrari sur le marché depuis l'été et cette F40 illustre la réalité d'un marché parfois galvaudé par les coups d'éclat des grandes ventes américaines. À 2,2 M€ cet exemplaire européen catalysé (mais « non-adjust ») affichant 21 000 km, n'était pas particulièrement remarquable, malgré ses bagages d'origine. Une F40 pour rouler avec, au juste prix.

456 M GT 1999



85 824 €
Ar, 22 octobre, Paris
Une 456 M GT très bien vendue, dans la fourchette haute du marché, avec la superbe combinaison de couleur bleu Tour de France / rouge Cartier, un kilométrage raisonnable (55 000 km) et sortant d'une grande révision chez Pozzi. Qui dit mieux ?

Les ventes à venir

LES VENTES DU DÉBUT D'ANNÉES VONT ANNONCER LA TENDANCE, ET LA SEMAINE DE RÉTROMOBILE S'ANNONCE PROMETTEUSE

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

20-28 janvier

Barrett-Jackson, Scottsdale, USA

25 janvier

RM Sotheby's, Phoenix, USA

25 janvier

Bonhams, Scottsdale, USA

31 janvier

RM Sotheby's, Paris

1er février

Bonhams, Paris

2 février

Artcurial, Paris

29 février

Bonhams, Amelia Island, USA

1er-2 mars

Broad Arrow Auctions, Amelia Island, USA

1er mars

Gooding&Company, Amelia Island, USA

1er-2 mars

RM Sotheby's, Miami, USA

9 mars

RM Sotheby's, Dubaï, EAU

10 mars

Aguttes, Paris

250 GT SWB 1962



Estimation 8 500 000 - 12 000 000 €
Artcurial, Monaco (MC), 9 mai
Voir la collection de toute une vie passer sous le marteau doit être un moment doux-amer pour les propriétaires. Ce moment arrivera pendant le Grand Prix historique de Monaco pour ce vendeur, lorsque l'une des plus importantes collections privées européennes sera proposée. Cette collection, d'une valeur de 35 millions d'euros, est basée en Suède et comprend un total de 55 voitures classiques de grande qualité, constituées au cours des 50 dernières années par un passionné qui s'est attaché à célébrer des designs épurés et un savoir-faire exceptionnel, le tout inspiré par l'un de ses premiers achats, une Volvo P1800 S. Le joyau de la collection W, comme on l'appelle, est peut-être la voiture illustrée ci-dessus, une magnifique Ferrari 250 GT SWB de 1962, qui est estimée à elle seule entre 8,5 et 12 millions d'euros. Une autre grande Ferrari – une 250 GT California LWB de 1958 estimée entre 7 et 10 millions d'euros – signifie que cette paire constituera à elle seule une part importante de l'estimation de 35 millions d'euros, bien qu'il y ait beaucoup de variété dans le reste de la collection. Il y a dix Ferrari au total, dont une 330 GTS de 1967 (estimée à 1,8 - 2,2 millions d'euros), une Ferrari 250 GT Lusso de 1963 (1,4 - 1,8 million d'euros) et une 275 GTS de 1965 avec un rare toit rigide (1,5 - 1,8 million d'euros). La collection comprend également quatre 300SL (Roadsters et coupé « Papillon ») ainsi que 33 Porsche. Toutes ces autos, seront proposées sans réserve et sont décrites soit comme étant en excellent état d'origine, soit comme ayant fait l'objet de restaurations de classe mondiale.

Et aussi...

ENZO 2004



Estimation 3 500 000 - 4 500 000 €
Bonhams, Paris, 1er février
Les hypercars, dont la courbe de cote semble avoir atteint un zénith, reviennent à la charge lors de la semaine de Rétromobile. Bonhams proposera cette première main française à la très rare combinaison noir/cuir rouge de 7 500 km seulement, alors que RM mettre également en vente un exemplaire rouge estimé entre 3 et 3,5 millions d'euros

DINO 246 GTS 1973



Estimation 590 000 - 775 000 €
RM Sotheby's, Phoenix (USA), 25 janvier
La cote des Dino 246 GTS dans les spécifications « chairs & flares » (avec les options sièges Daytona et extensions d'ailes) a explosé depuis deux ans aux États-Unis, avec quatre voitures dépassant les 600 000 euros sur la période, avec un record à 909 000 euros en mars dernier Cette voiture est bien partie pour rejoindre ce club.

ABONNEZ-VOUS

34 € **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

Abonnez-vous en ligne sur 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 **34 euros**

☐ **Abonnement Étranger** pour un an **49 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.

TOUTES LES FERRARI SONT DANS

Enzo

Retrouvez tous les numéros d'Enzo
au format papier ou numérique sur
notre site web : www.ngpresse.fr



N° 1



N° 2



N° 3



N° 4



N° 5



N° 6



N° 7



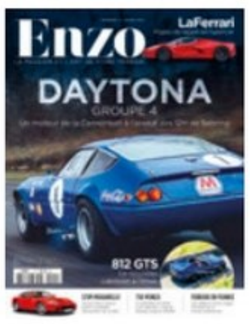
N° 8



N° 9



N° 10



N° 11



N° 12



N° 13



N° 14



N° 15



N° 16



N° 17



N° 18



N° 19



N° 20



N° 21



N° 22



HS N° 1



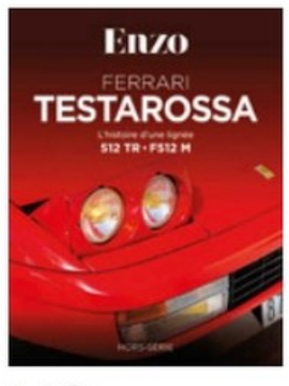
HS N° 2



HS N° 3



HS 308 GTB



HS Testarossa

CARFANS.FR

Trouvez la Ferrari de vos rêves parmi une sélection de plus d'une centaine d'annonces de voitures de sport



599 SA Aperta (2011)
7800 km / 1 850 000 €



812 Superfast (2018)
13 891 km / 379 900 €



SF90 Spider (2023)
197 km / 614 900 €



296 GTS (2023)
248 km / 479 900 €



458 Speciale (2014)
20 500 km / 399 900 €



458 Italia (2011)
15 900 km / 217 900 €



Portofino (2019)
24 046 km / 249 900 €



F12berlinetta (2015)
23 300 km / 232 900 €



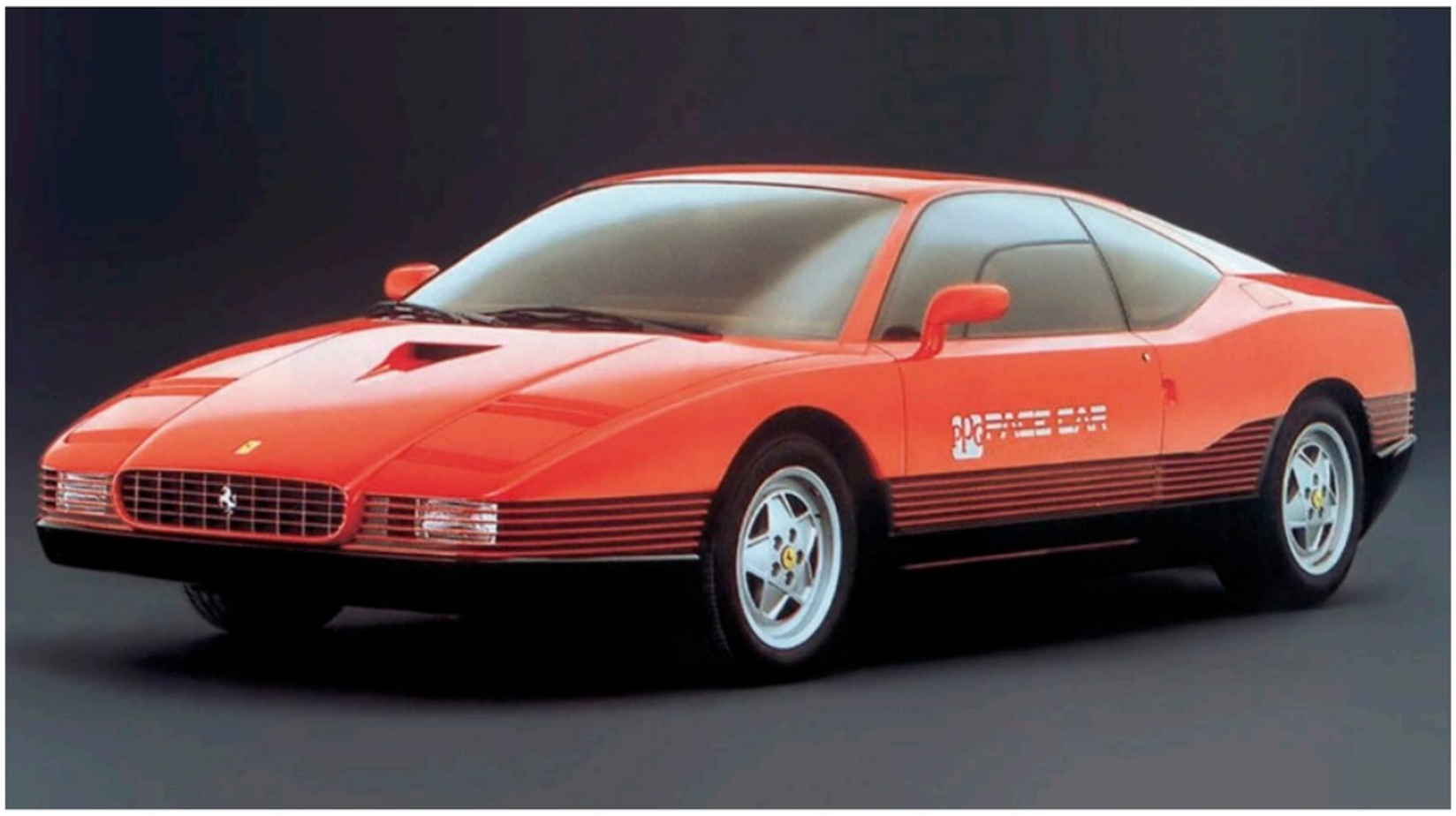
F8 Spider (2022)
18 876 km / 374 900 €

Si vous êtes un professionnel et souhaitez être référencé dans les annonces de **Carfans.fr** merci d'envoyer un mail à **annonces@carfans.fr**

Peinture abstraite

Cette mondiale unique fait partie des quelque 97 pace-cars PPG utilisés pas le championnat CART

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | **PHOTOS** ARCHIVES





Cette page
Curieuse variation de la Mondial t réalisée par le studio turinois I.DE.A, redessinée jusqu'à l'intérieur : certains détails valent le coup d'œil.



Dans l'univers de la compétition, il existe un type bien particulier d'automobiles : les pace-cars, nées aux États-Unis. À ne pas confondre avec les voitures de sécurité, même s'il y a eu parfois un certain mélange des genres, ces autos sont chargées d'emmener le peloton pendant le tour de chauffe avant le départ. À ce titre, elles se doivent d'être performantes, pour ne pas empêcher les pneus et les fluides des concurrents de monter en température. Mais elles sont aussi un vecteur d'image extraordinaire, puisqu'elles entrent en scène au moment où un maximum de spectateurs et téléspectateurs sont mobilisés. Parmi les entreprises qui ont largement misé sur elles, PPG Industries a marqué les dernières décennies du 20e siècle. Née Pittsburgh Plate Glass company en 1883, cette vénérable multinationale, d'abord spécialisée dans le verre, est devenue au fil du temps un des leaders mondiaux de la peinture, en particulier pour automobiles. En 1980, PPG devient le sponsor-titre d'une nouvelle série américaine : le CART, rival de la formule Indy né de la scission avec l'USAC Bien que privé des 500 miles d'Indianapolis qui font sécession, le nouveau championnat attire un immense public. PPG décide donc, en plus d'un affichage omniprésent, de financer la construction de pace-cars qui porteront ses couleurs en début de course. Et pas qu'un peu, puisque pas moins de 97 d'entre elles verront le jour ! Elles vont du presque « stock » jusqu'à de véritables concept-cars, parmi

Elle a été vendue 70 500 euros en 2004, des regrets ?

lesquels on trouve par exemple deux Renault 5 très spéciales... et la Ferrari que vous avez sous les yeux. Un modèle étonnant aussi bien par le choix de sa plateforme que par ses partis pris esthétiques.
Il s'agit en effet d'une Mondial t, numéro de châssis 76390, de 1987 ; un modèle qui fait plutôt figure de grand tourisme abordable, avec ses 2+2 places, et son V8 en position centrale arrière. Sans aller jusqu'à une F40, une 328 aurait sans doute semblé plus logique pour rouler à bonne allure sur un circuit. Toujours est-il que l'auto est confiée au studio I.DE.A de Turin, que dirige Ercole Spada, auteur entre autres de la légendaire Aston Martin DB4 GT Zagato. Il n'est pas avéré que notre Ferrari soit née de la main même de Spada, car I.DE.A employait des dizaines de collaborateurs. Pour autant, il est sûr qu'il a validé son dessin, et tout aussi certain qu'on y retrouve les formes en dièdre typiques des créations du studio : Fiat Tipo, Tempra, Alfa 155...
Le problème de notre Ferrari, c'est qu'elle semble encore hésiter : le tiers inférieur de la carrosserie est mou, incertain, surtout à l'avant où pointe un groin démesurément allongé et ramolli. Circonstance aggravante, il est séparé de la partie supérieure du volume par des barrettes horizontales, pur cliché de l'époque. Quant aux surfaces vitrées, elles semblent presque exagérément grandes, comme s'il avait été difficile de gérer un empattement si long (2,65 m) pour une voiture sportive, et comme si I.DE.A avait voulu à tout prix préserver une habitabilité aux places arrière inutile pour un véhicule à la mission si spécifique. D'ailleurs, les harnais rouge vif montés sur les sièges avant interdisent pratiquement l'accès à celles-ci. L'intérieur reçoit une planche de bord spécifique, ainsi qu'un volant spécial à la jante en peau retournée, et aux branches quadrangulaires.
Achevée en 1989, la Mondial « PPG » effectue ses débuts sur le circuit de Laguna Seca, avant de faire de nombreuses apparitions au cours des années suivantes, puis d'être remisée avec seulement quelques milliers de miles au compteur. À la fin des années 1990, le CART dépose son bilan, et cède la place au Champ Car, qui marque la réconciliation avec les 500 miles d'Indianapolis. Dans le cadre de la liquidation, la plupart des pace-cars survivants sont vendus, d'autres détruits
Notre Ferrari, après une période d'obscurité, réapparaît en 2004 à l'occasion d'une vente Christie's. Proposée sans prix de réserve, elle change de mains pour 70 500 euros seulement. Même pour une Mondial, même si son prix de revient était estimé à 1 million de dollars, même si elle est un peu moche, il y a de quoi avoir quelques regrets, non ?

Moteur & SENS®

AUTOMOBILES D'EXCEPTION | VENTE ET SERVICES SUR MESURE

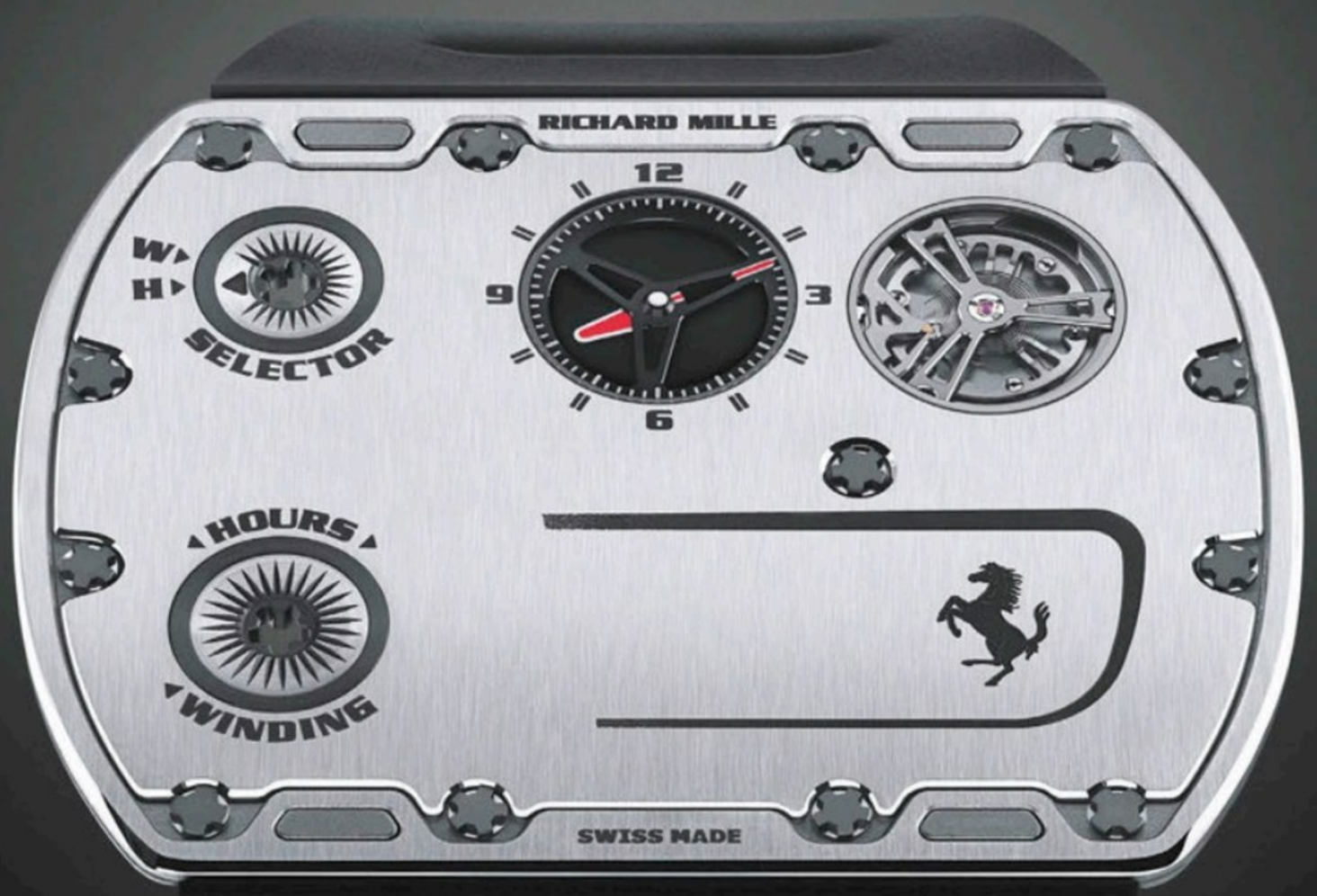


moteuretsens.com

Suivez-nous !

10 Rue de L'Orme Saint-Germain
91 160 Champlan, Fr.
Tél. : 01 69 30 98 40
contact@moteuretsens.com

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

Calibre ultraplat à remontage manuel
1,75 millimètre d'épaisseur
Réserve de marche de 45 heures (± 10 %)
Platine, ponts et boîtier en titane grade 5
Echappement ultraplat breveté
Sélecteur de fonctions
Édition limitée de 150 pièces

RICHARD MILLE

A Racing Machine On The Wrist

* LA PERFORMANCE MÉCANIQUE POUSSÉE À L'EXTRÊME