

NUMÉRO 21 | ÉTÉ 2023

250 GTO 64

Au volant de la dernière des GTO

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI



SF90 XX

DE LA PISTE À LA ROUTE



24 HEURES DU MANS
Déjà dans la légende



L 16695 - 21 - 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



330 GT 2+2

Notre guide d'achat
d'une grande Ferrari à
quatre places

PUROSANGUE

1000 km pour tout savoir
du SUV Ferrari : grand
tourisme, vraiment ?

599 GTZ NIBBIO

C'est la dernière Ferrari de
Zagato : découvrez des
599 pas comme les autres



Avec 20,5 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2022 sur le marché des voitures de collection, Aguttes on Wheels s'est imposé en quelques années comme un opérateur incontournable sur le marché des enchères. Misant sur la proximité que nous entretenons avec nos clients, le soin apporté à notre service après-vente et notre transparence dans toutes nos transactions, nous accompagnons les collectionneurs dans l'exigence de leur passion.

Aux enchères ou dans le cadre d'une vente confidentielle, ne vendez pas votre Ferrari sans nous consulter.

Prochaine vente en préparation
Vente d'Automne • 26 novembre 2023, Paris

Contactez-nous pour inscrire votre automobile

Gautier Rossignol
+33 (0)6 16 91 42 28
automobiles@aguttes.com



Abonnez-vous à nos newsletters

1^{re} maison de ventes aux enchères indépendante en France*
Neuilly-sur-Seine • Paris • Lyon • Aix-en-Provence
Bruxelles • Genève | aguttes.com | @aguttes

*Sur l'ensemble des ventes, dans la catégorie Art et objets de collection.

SOMMAIRE

Été 2023



Bollettino

8 SF90 XX Stradale & Spider

De la piste à la route

La supercar Ferrari se dévoile dans une version à l'aérodynamisme extrême.

14 News

Giotto Bizzarrini, 499P à Maranello...

La tristesse de perdre deux personnalités liées à Ferrari mais aussi la joie d'une grande victoire.

Reportages

22 250 GTO 64

Au-delà de l'ultime

Nous prenons le volant de la toute dernière 250 GTO assemblée et vous racontons l'histoire de ce vétéran du Mans 1964.

34 Corsa Pilota Classiche

L'école des fans

Apprendre à piloter une Ferrari de collection à boîte manuelle à Fiorano, c'est possible!

44 Les grandes courses

24h du Mans 2023

À peine achevée, la dernière édition des 24h du Mans est déjà entrée dans l'histoire.

52 1 000 km en Purosangue

La chevauchée sauvage

Le SUV à l'épreuve de la route: nous serons sans pitié.

56 599 GTZ Nibbio

Dernière de la lignée

Quand Zagato a transformé une série de 599 GTB en voitures d'exception.

La Vita Rossa

68 Spécial événements

Tour Auto, Sport et Collection, Villa d'Este, Cavallino Classic Modena, Padre Figlio

Les plus belles Ferrari des beaux événements du printemps, vus par Enzo.

22



88 Cifonelli

Un tailleur aux 24 heures

Un passionné de bolides habille les 24h du Mans

92 Objets de désir

Horlogerie, livres, beaux objets...

Notre sélection pour les amoureux du beau.

Autofficina

102 Ma Ferrari

Les BB d'Édouard et de Nicolas

L'histoire de deux amis amoureux de la BB.

108 Guide d'achat

330 GT 2+2

Tout pour bien acheter la deuxième Ferrari à quatre places produite.

116 Mecanicus

Réinventer l'achat/vente

Rencontre avec une nouvelle génération de vendeurs de voitures.



120 Marché

Toute l'actualité des Ferrari

Le marché des Ferrari ne s'arrête jamais. Tous les résultats et les ventes à venir.

130 La Ferrari oubliée

212 Inter Cabriolet Ghia

Laide Zeppelin...

Edito

Victoire!



Retour en arrière : à l'automne dernier, Enzo a été invité à Imola, à la première de l'hypercar de course 499P, lors des Finali Mondiali Ferrari. Si le public a pu la voir rouler pour la première fois sur le circuit à cette occasion, nous l'avons découverte la veille, lors de sa présentation officielle, parmi le millier d'invités de la marque d'une soirée de gala mémorable.

Quelles que soient les marques qui nous passionnent, la première apparition d'une grande voiture de course est un moment chargé d'émotion. Il y a des photos que l'on connaît toutes : celle de la première 250 GTO, dans la cour de l'usine de Maranello, lors de la présentation d'avant-saison 1962, ou l'incroyable alignement des vingt-cinq Porsche 917, toutes blanches, sur le parking de l'usine de Zuffenhausen, pour leur homologation. En les revoyant, on se dit qu'on aurait aimé vivre ce moment. Avec la 499P, nous avons eu cette chance.

Mais pour qu'un moment de ce genre soit exceptionnel, il faut encore que la voiture le devienne. Combien de voitures de course ont été oubliées parce que, toute aussi belles ou innovantes soit-elles, elles n'ont jamais rien gagné ?

Pour la 499P, c'est désormais chose faite, et de la plus belle des manières : en remportant, par surprise – oui, on peut le dire – les 24h du Mans à sa première participation, dans ce qui n'était que sa quatrième course. 50 ans après la dernière participation d'une Ferrari d'usine dans un championnat du monde d'endurance, 58 ans après la neuvième et, désormais, avant-dernière victoire du constructeur dans la Sarthe. Un moment aussi historique que la première victoire de Ferrari en 1949, que la victoire de la Ford GT40 en 1966 ou que celle de la Porsche 917 en 1970.

350 000 spectateurs ont pu assister à ce moment de grâce. J'espère que vous en avez fait partie, et si ce n'est pas le cas, que vous viendrez aux 24h du Mans en 2024. Des pages majeures de l'histoire du sport automobile sont en train de s'écrire sous nos yeux.

Yan-Alexandre Damasiewicz
Rédacteur en chef

*Les 24 heures du
Mans 2023 sont
aussi historiques
que la première
victoire de Ferrari
en 1949.*

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 130 000 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

**Nathan Chadwick, Stéphane Geffray,
Nicolas Gourdol, Léo Prat, Max Rosenfeld,
Gautier Rossignol, Mark Sonnerly**

Consultant **Cyrille Jaquinot**

Photographes

**Kevin Van Campenhout, Nick Lish,
Denis Meunier, Jean Olivier Petitjean,
Max Serra, Félicien Vérot**

Illustrateur édito **Rémi Jaquinot**

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, whether in whole or in part, without their prior written consent.
Enzo is a registered Trademark of Autovia Limited.



HAPPY FEW RACING™

PRÉSENTE

**UN ÉVÉNEMENT
ENTRE PÈRE ET FILS
À NE PAS MANQUER**



MONTE-CARLO
15-17 SEPTEMBRE 2023

DERNIÈRES PLACES

INFORMATION + INSCRIPTION
www.HappyFewRacing.com



DOMAINE COMBIER

CROZES HERMITAGE

CLOS DES GRIVES 2020

BOLLETTINO

SF90 XX Stradale et Spider : de la piste à la route **Page 8**
Ils nous ont quitté : Giotto Bizzarrini et Antoine Prunet **Page 14 et 16**
La 449P enflamme Maranello **Pages 18**





De la piste à la route

FERRARI ANNONCE SA VOITURE DE ROUTE LA PLUS PERFORMANTE JAMAIS RÉALISÉE, ET OSE L'AILERON.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FERRARI

Les premiers modèles XX homologués pour la route, voici comment Ferrari nous a présenté ses nouvelles SF90 XX Stradale et Spider – les deux voitures ayant été présentées simultanément ce 29 juin dans le bâtiment de l'Attiva Sportiva GT, en bordure de la piste de Fiorano. C'est là qu'en temps normal sont parkées les voitures « XX » quand elles ne roulent pas sur les circuits du monde entier. XX ? Ces deux lettres désignent le programme client de voitures de circuit lancé par Ferrari en 2005 (voir encadré en p 12).

Avec une puissance simplement en hausse de 30 ch et un poids réduit de 10 kg par rapport à la version Assetto Fiorano, la SF90 XX ne semble pas si extrême. Une XX de route, vraiment ? Il y a un peu de marketing dans cette appellation, mais la démarche sert avant tout de caution à quelque

chose de nouveau chez Ferrari : la pose d'un immense aileron, un appendice que l'on n'a pas vu depuis la F50 – Enzo n'avait-il pas dit que l'aérodynamique est pour ceux qui ne savent pas construire de moteurs ?

Enrico Galliera, le responsable commercial de Ferrari justifie ce volte-face : « Les F40 et F50 font partie de nos voitures les plus iconiques. Depuis, nous avons décidé de ne fabriquer que des voitures sans aileron, mais il y avait un appétit du marché pour des versions plus agressives. Le positionnement XX nous a permis de saisir cette opportunité. Mais il ne s'agit pas simplement d'un aileron posé sur la voiture : nous ne sommes pas un préparateur ! »

Effectivement, résumer la SF90 XX à son aile arrière serait injuste. Le travail effectué sur la gestion des flux d'air est impressionnant, mais

avant, parlons des évolutions mécaniques. La chaîne de traction hybride de la SF90 a été conservée, les moteurs thermiques et électriques gagnant un peu de puissance. Des pistons spécifiques, de nouvelles chambres de combustion et des conduits d'admission et d'échappement polis ont permis de tirer 17 ch supplémentaires du V8, alors que basculer le radiateur situé dans le museau – celui qui refroidit les batteries et les moteurs électriques – a permis d'en améliorer l'efficacité et d'extraire 13 autres chevaux électriques.

Ceux-ci sont délivrés par un système « Extra-boost », en première mondiale, inspiré par le software utilisé en Formule 1. Dans le mode Qualification du Manettino, il offre 30 « jetons » de puissance accrue disponibles à l'accélération. Sur un tour de Fiorano, on peut en utiliser sept et



Sens horaire

Les nouveaux passages pour l'air sont mis en avant avec une couleur contrastée, que l'on retrouve à l'intérieur : ici de l'orange *Flash* sur le *Bianco Artico*. Le nouvel arrière est épuré avec un bandeau lumineux horizontal, alors que l'intérieur est plus technique.

Ferrari, qui n'annonce pas encore le chrono de la voiture sur sa piste d'essai, affirme que le système permet d'y gagner 0"250 au tour. La SF90 dispose également de l'ABS EVO, déjà vu sur la 296 GTB, dont le capteur enregistre les mouvements des roues dans trois axes, et non plus seulement l'accélération longitudinale, au bénéfice de tous les systèmes électronique qui contrôlent la voiture. Pour être exhaustif, notons que le freinage a également été amélioré avec un meilleur refroidissement à l'avant et des disques agrandis à 390 mm à l'arrière. Mais revenons à l'aérodynamique. Devant, la SF90 XX dispose en plus d'un nouveau splitter, et de deux systèmes S-duct dont une partie alimente le radiateur des batteries, alors que l'autre énergise l'air frais vers les flancs de la voiture, et enfin l'admission du moteur située dans



« Il ne s'agit pas simplement d'un aileron posé sur la voiture : nous ne sommes pas un préparateur ! »

Enrico Galliera



SF90 XX STRADALE

(Entre parenthèses : SF90 XX Spider)

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, ressorts en titane

FREINS Disques carbone-céramique

Av : 398 mm. Ar : 390 mm. ABS

DIRECTION Assistance électrique

PNEUS Michelin Pilot Sport Cup 2

Av : 255/35 ZR 20. Ar : 315/30 ZR 20

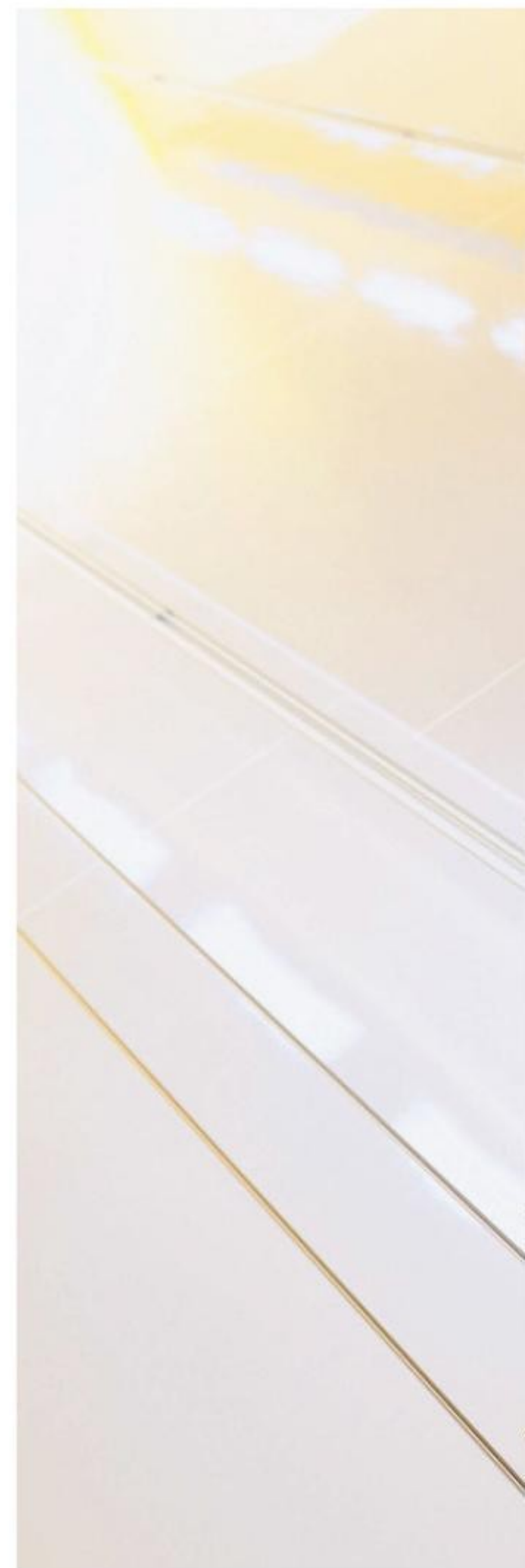
POIDS 1 560 kg à sec (1 660 kg)

POIDS/PUISSANCE 1,51 kg/ch (1,61)

0 À 100/200 KM/H 2"3 / 6"5 (6"7)

VITESSE MAXI 320 km/h

PRIX 770 000 euros (850 000 euros)



Ci-dessus

Le Spider, ici en *Blu Dino*, reprend la même formule que la Stradale, mais perd les cheminées d'extraction d'air situées à l'arrière du pavillon du coupé.

Avec 530 kg à 250 km/h, la SF90 XX Stradale est la Ferrari de route qui génère le plus d'appui



les ailes arrière, tout en canalisant l'air chaud extrait du radiateur en le dirigeant vers le pavillon et l'éloignant des différentes entrées d'air. Les soubassements ont été épurés au bénéfice de l'efficacité d'un diffuseur avant agrandi (à lui seul, il génère 45 kg d'appui à 250 km/h), alors que l'arrière de la voiture a été entièrement redessiné au bénéfice du fonctionnement conjoint du grand aileron et du Shut-off Gurney, ce volet mobile placé sur le capot arrière de la SF90 qui libère, au besoin, un petit flap. Ces deux dispositifs génèrent un impressionnant appui de 315 kg à 250 km/h : c'est le double de ce dont est capable une SF90 standard. Et avec 530 kg d'appui total à la même vitesse, la SF90 XX Stradale génère la plus forte valeur jamais enregistrée sur une Ferrari de route.

Plus long de 140 mm, l'arrière est la partie la plus retravaillée : dans le panneau, le passage d'air élargi pour le Shut-off Gurney a imposé de redessiner les feux. Oubliées les doubles optiques qui ont été remplacées par une barre lumineuse horizontale du plus bel effet, rappelant celle à l'arrière de la 499P de compétition. Il y a de nombreux autres détails, comme les extracteurs permettant de réduire la pression de l'air dans les passages de roue, dessinés sous la forme des triples fentes emblématiques de bien des modèles de Ferrari (288 GTO...), alors que le diffuseur ainsi que le bord de fuite des ailes arrière ont été considérablement repensés. Dans l'habitacle, les contre-portes ont été redessinées avec des panneaux en carbone également fendus de trois stries diagonales

(pour la poignée et les haut-parleurs) et recevant une large touche de couleur répondant à celles qui ornent l'extérieur. Les baquets ont également été revus avec une structure tubulaire en carbone visible et une articulation élastique : leur poids a été réduit de 1,3 kg chacun, comparé aux sièges monocoques de la SF90 standard. Raffaele de Simone, le pilote de développement Ferrari, indique que l'objectif sur la SF90 XX a été de recréer l'expérience sensorielle d'une voiture de course, et de donner confiance au conducteur pour qu'il la pousse jusqu'à ses limites. L'un des axes de travail a été d'améliorer la sonorité du moteur et des passages de rapports dans l'habitacle. Les lois des changements de vitesses ont été modifiées pour



plus d'agressivité (ce sont celle de la Daytona SP3), alors que le système du résonateur a été redessiné au plus proche de la cloison moteur pour une sonorité encore plus présente. La version Spider reçoit exactement les mêmes équipements, si ce n'est qu'elle y ajoute son toit découvrable en aluminium pouvant se rétracter

en 14 secondes, en roulant jusqu'à 45 km/h... Et une touche d'exclusivité supplémentaire. Parlons un peu de chiffres : Ferrari a limité la production de ce nouveau modèle à 799 exemplaires pour le coupé Stradale et 599 autres pour le Spider, vendus respectivement à 770 000 euros et 850 000 euros. Si vous ne

l'avez pas déjà fait, inutile de vous précipiter chez votre agent Ferrari : comme d'habitude avec les modèles en série limitée, l'ensemble de la production a déjà été alloué et les premiers heureux propriétaires recevront leurs voitures en février 2024 pour la Stradale et deux mois plus tard pour le Spider. **1**



Ci-contre et ci-dessous

Aileron fixe, extraction d'air des passages de roues : la gestion des flux d'air a été soignée. Sous le capot avant, le système S-duct prend la place du minuscule coffre de la SF90 standard.



LE PROGRAMME XX

Lancé en 2005 avec la FXX, il permettait aux clients de piloter cette version extrême de l'Enzo lors d'événements exclusifs sur circuits organisés par Ferrari et encadrés par une armada de mécaniciens. La voiture avait été développée sans contraintes d'homologation, ni sur route ni en compétition. Développait la bagatelle de 800, puis 860 chevaux, elle fût assemblée à 30 exemplaires. Le constructeur assure le gardiennage des autos, leur entretien, leur envoi sur les différents circuits et leur exploitation : pour le client, il n'y a plus qu'à conduire ! Ce programme de trackdays ultime sert également de banc d'essai pour Ferrari, permettant d'accumuler les données en conditions d'utilisation extrêmes de ces voitures aux techniques très avancées – elles sont bardées de télémétries permettant aussi de suivre la progression de leurs pilotes-propriétaires. La 599XX sur base de 599 a suivi, puis la FXX K sur base de la LaFerrari, sans remplacer les voitures précédentes, qui roulent toujours aujourd'hui, au sein de ce club très fermé.



La forme et la fonction

Lorsque le rôle de l'aérodynamique est aussi prépondérant, on peut penser que les stylistes n'ont pas leur mot à dire. Bien au contraire, comme nous l'explique Flavio Manzoni, le Directeur du design de Ferrari.

« Le langage stylistique de la voiture est née de l'idée d'intégrer les éléments qui sont typiques des Ferrari XX avec le langage puissant et musclé des supercars Ferrari. Tout est né d'une collaboration étroite entre les ingénieurs aérodynamiciens et les designers, car il était très important de comprendre à quoi servait chaque élément de la voiture, la position de l'aileron en hauteur par exemple, les besoins d'évacuations de la chaleur... C'est un voyage créatif que nous avons fait ensemble »

Justement, a-t-il eu son mot à dire sur la présence et la forme de l'aileron arrière ? Il sourit : « Au début j'ai demandé : est-ce vraiment nécessaire d'ajouter un aileron ? On m'a répondu que oui. D'autant plus qu'il y avait déjà une version extrême de la SF90, l'Assetto Fiorano, alors celle-ci devait être encore plus extrême. Puis on a discuté de son traitement ? Couleur caisse ou pas ? Intégré ou non ? Le problème, c'est qu'un aileron intégré [comme sur la F50] créait des formes étranges au

niveau des ailes, et l'arrière devenait trop haut, trop vertical – je n'aimais pas ça. Enfin, les aérodynamiciens avaient besoin des bords des ailerons, avec les plaques d'extrémité, pas d'un aileron qui s'achève en s'arrondissant. Alors on a décidé d'avoir un aileron très technique, en fibres de carbone, assez bas, pour mettre l'accent sur la largeur de la voiture. »

Flavio Manzoni souligne le fait que la plupart des pièces de carrosseries ont été



Ci-dessus et ci-dessous.

Flavio Manzoni (à gauche) nous explique comme est né l'aileron de la SF90 XX Stradale. Les touches de couleur s'inspirent du design industriel italien des années 1970.

retravaillées. « Tout avait une raison d'être, l'emplacement et les dimensions de chaque élément répondent à une nécessité, mais notre travail consiste à dire : « comment peut-on les interpréter ». Par exemple, nous avons découvert que nous pouvions séparer la sortie d'air du capot avant en deux éléments. Et puis, pour mettre en avant toutes ces pièces, nous avons décidé que, plutôt que d'avoir une livrée classique, nous allions utiliser des blocs de couleur pour les faire ressortir. Nous nous sommes inspirés du design industriel italien des années 1970, comme les machines à écrire Olivetti. C'est un style que je pourrai qualifier de « techno-chic. »

Le soin apporté aux détails est impressionnant : « Par exemple il fallait des sorties d'air sur la pièce en carbone, très légère, au centre du capot. Nous avons décidé d'utiliser les trois fentes, comme des ouïes de squal, typique de Ferrari depuis la 250 Tour de France. On les retrouve ici, mais aussi dans les ailes ou sur les contre-portes où elles permettent d'intégrer les poignées de portes et les enceintes. Tout a été modifié, redessiné, ce qui a été une occasion de changer l'apparence de la voiture, et de lui offrir ainsi une nouvelle attitude ». ①



Giotto Bizzarrini 1926-2023

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS ARCHIVES (DR)

Il portait (comme d'ailleurs son grand-père) le prénom d'un des plus géniaux peintres de la Renaissance, et son nom évoquait irrésistiblement, du moins pour un francophone, le bizarre. Coïncidence ? Peut-être pas. Comme beaucoup de grands noms de l'automobile italienne, il y avait chez Bizzarrini une curiosité d'esprit digne du Quattrocento ; quant à certains de ses choix de carrière, ils furent, reconnaissons-le, bizarres...

Il n'empêche, il fallait une bonne dose de passion pour devenir essayeur chez Alfa Romeo au sortir de l'université de Pise, un diplôme d'ingénieur en poche, en 1953. Il est vrai que le sujet du diplôme n'était autre que la propre voiture de Bizzarrini, une Fiat Topolino surnommée la *machinetta*, dont il avait totalement revu le châssis et le moteur, avant de l'habiller d'une charmante carrosserie de berlinette miniature. Essayeur mais beaucoup plus intéressé par les moteurs que les châssis, Giotto Bizzarrini se lie chez Alfa avec Carlo Chiti, et c'est ensemble qu'ils rejoignent, en 1957, Ferrari. Bizzarrini y devient vite un des hommes-clés du développement des prototypes de course, ainsi que de certains modèles de série. Il travaille en particulier sur les 250 GT 2+2, les 250 GT SWB, et surtout sur les 250 Testa Rossa, aussi bien côté moteur qu'aérodynamique. Mais son coup de maître reste son rôle essentiel dans le développement de la 250 GTO.

Pour améliorer la vitesse de pointe de la 250 SWB, il modifie, remodifie, modifie encore et encore le châssis 2643GT, qui est sa voiture

personnelle, jusqu'à aboutir à la GTO. Malgré ces débuts brillants, le passage de Bizzarrini chez Ferrari est pourtant bref : en 1961, comme Chiti, Tavoni et quelques autres, il fait partie des victimes de la révolution de palais déclenchée par les opposants à Laura Ferrari et à son omniprésence capricieuse.

Avec Chiti, il se lance dans l'éphémère aventure ATS, qui donne naissance à une F1 et à la 2500 GT, première voiture de sport italienne à moteur central. L'année suivante, il réalise pour le comte Volpi, propriétaire de la Scuderia Serenissima, la 250 « breadvan » et fonde sa propre société d'ingénierie, Autostar, qui devient vite Bizzarrini SpA.

À côté de projets peu connus comme le moteur de l'ASA Mille, il réalise un de ses chefs-d'œuvre en concevant le premier V12 de Lamborghini. Un moteur dont l'architecture est restée la même, de la 350 GT à la Murciélago en passant par la Miura !

Autre moment essentiel de la carrière de Giotto Bizzarrini, son étroite (au début)

collaboration avec Renzo Rivolta, pour qui il conçoit la IR300 puis la Grifo, toutes deux dessinées par Giugiaro. La Grifo est un succès, mais c'est pourtant elle qui va causer la rupture entre les deux hommes. Peu intéressé par la compétition, Rivolta accepte que Bizzarrini développe et vende sous son nom une version de course de la Grifo, l'A3C. Mais Bizzarrini conserve le nom de Grifo, propriété d'Iso Rivolta...

Devenu constructeur, Bizzarrini poursuit la production de cette dernière, y compris dans une version routière, la 5300GT, en décline sans succès une version « réduite », la 1900GT, et se lance dans la réalisation d'un prototype de course, la P538. Celle-ci ne rencontre aucun succès, au point que le dernier châssis produit ne court pas, mais devient en 1968 la Manta, un étonnant concept-car à 3 places et conduite centrale carrossé par Giugiaro.

C'est le chant du cygne pour le constructeur, mais Giotto Bizzarrini poursuit sa carrière en tant que consultant pour de nombreuses marques, en particulier American Motors sur le méconnu projet AMX/3, et GM. Il expose aussi quelques projets (Kjara en 1998, GT Strada 4.1 en 2005). Parallèlement, il enseigne et, en 2012, l'université de Florence lui décerne un doctorat honoris causa. En 2023, un fonds Koweïtien a racheté la marque, et annoncé son intention de lancer un modèle baptisé Giotto.

L'hommage sera-t-il concrétisé ? Ce serait justice pour un homme qui se définissait avant tout comme « un travailleur », et dont la plus belle réussite demeure sans doute... une Ferrari. 🇮

Son coup de
maître reste son
rôle essentiel dans
le développement
de la 250 GTO



Ci-contre, de haut en bas
Giotto Bizzarrini au travail sur le
moteur de l'Iso-Grifo A3C. La
voiture a couru aux 24h du
Mans 1964, aux mains de Pierre
Noblet et Edgar Berney et
termina 14^e : certains voient en
elle la fille spirituelle de la Ferrari
250 GTO dont le développement
a été commencé par Bizzarrini.





Ci-dessus
Antoine Prunet (à gauche) avec l'auteur
Cyril Jaquinot

Antoine Prunet 1941-2023

TEXTE CYRILLE JAQUINOT | PHOTO ARCHIVES

Nous apprenons avec grande tristesse la disparition de l'historien écrivain automobile Antoine Prunet, survenu le 11 avril dans sa 82^e année, quelques jours après son épouse Catherine.

Reconnu pour son expertise aiguisée qu'aucune moue ne trahissait, cet érudit sans pédanterie nous laissera un grand vide et sa belle plume va nous manquer.

Antoine fut précurseur de la littérature Ferrari française et très certainement celui qui a le plus vendu de livres Ferrari dans le monde. Ses innombrables titres font encore autorité à ce jour. Notamment son incontournable succès *Les Ferrari de route et de rêve* édité en 1980 en quatre langues (français, anglais, italien et allemand) et réédité au fil des années en cinq éditions à plus de 8 000 exemplaires.

Surnommé « L'auteur qui a piloté sur tous les circuits du monde » parmi les membres du

Club Ferrari France, il en entre rapidement au conseil d'administration, peu après la création du club (1968) avec, entre autres, sa 250 GT Berlinetta Passo Corto Competizione châssis 2149GT.

Il anime la vice-présidence de 1974 à 1983 de ce qu'Albert Uderzo appelait un club des « fous », car les membres ne parlaient que de numéros de châssis lors des réunions...

Antoine a été le rédacteur en chef du magazine *Automobiles Classiques* de 1983 à 1998 et affirma sa grande connaissance de l'automobile avec brio.

Avec Maurice Sauzay, amateur et passionné d'automobiles, il a cofondé l'Académie Bellecour, en 1984, en région lyonnaise. Chaque année, les membres se réunissent pour récompenser le meilleur livre ayant pour sujet l'automobile.

Toujours avec la même fougue, il lance en 1988 avec son ami Christian Philippsen le Concours

d'Élégance Automobile dans le Parc de Bagatelle à Paris. L'historiographe Antoine a été membre du jury de concours d'élégances de Pebble Beach, de la Villa d'Este, de Chantilly, de Coppet et bien entendu, lors du 70^e anniversaire de Ferrari à Maranello, en 2017.

Modeste, discret et fuyant la foule, Antoine vivait entre Paris, Genève et son cher Pays Basque. Il n'aura pas eu le temps d'achever son oeuvre ultime consacré aux Ferrari 250 BPC – pour Berlinetta Passo Corto. Surtout il ne fallait pas lui préciser 250 SWB (Short-Weelbase en anglais) pour désigner les Berlinettes châssis courts car il en bondissait avec ses yeux pétillants : « Cette appellation empruntée par nos amis anglais n'est pas juste, disait-il, avant tout les Ferrari restent des autos italiennes, par conséquent Passo Corto en italien est le terme le plus adéquat ! »

Sacré Antoine, bon voyage. 🚗

Allianz



www.jassuremagt.fr

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

*Utilisation piste incluse
Forfait petits rouleurs*



ACCOMPAGNEMENT SUR L'ENSEMBLE
DE VOS DÉMARCHES

Expertises, carte grise...

FORFAIT PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS
ET TEAM

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



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

www.jassuremaGT.fr



Maranello célèbre ses héros

APRÈS SA VICTOIRE AUX 24H DU MANS, LA 499P S'OFFRE UN BAIN DE FOULE À MARANELLO.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTO FERRARI

Vous entendrez beaucoup parler de la victoire de la Ferrari 499P aux 24h du Mans dans ce numéro – à commencer par notre récit de la course en pages 44 à 61 – tant cet événement nous a tous marqués, mais pour les habitants de Maranello, le fief de Ferrari, il a sans doute été encore plus mémorable.

À peine rentrés de France, les deux voitures et leurs pilotes ont paradé dans les rues de la ville le 20 juin dernier.

Ils ont quitté l'usine par son entrée historique, Via Abetone Inferiore, pour rejoindre les locaux de l'Attività Sportive GT et de la Scuderia Ferrari, puis dans le centre de Maranello et autour du Musée Ferrari.

La foule des habitants de Maranello a pu saluer les pilotes de la n° 51 victorieuse, Alessandro Pier Guidi, James Calado et Antonio Giovinazzi, ainsi que de la n° 50 – la voiture qui a signé l'hyperpole et qui a terminé 4^e des 24 heures suite à un long arrêt causé par un radiateur percé – d'Antonio Fuoco, Miguel Molina et Nicklas Nielsen.

Ce sont ensuite les employés de Ferrari qui ont profité de la fête. Le Président de la marque, John Elkann, leur a dédié la victoire et leur a présenté le trophée du centenaire des 24 heures du Mans.

Quelle est la suite du programme ? La prochaine manche du Championnat du Monde d'endurance de la FIA est les 6h de Monza, disputée le 9 juillet, puis les 6h de Fuji (10 septembre) et enfin les 8h de Bahrein (4 novembre). Avec une BoP modifiée qui a resserré les écarts entre Toyota et Ferrari, Maranello peut espérer une remontée de son constructeur et peut-être même un titre mondial : après les 24 heures du Mans, Ferrari n'accusait plus que 18 points de retard sur les Japonais, victorieux lors des trois premières courses. Tout est encore possible, même si le titre pilote ne devrait pas échapper au trio de la Toyota n° 8, Buemi, Hartley et Hirakawa. Quoi qu'il en soit, gagner au Mans est un événement bien plus important que le titre, et avec cette 10^e victoire aux 24 heures, Ferrari est un peu plus entré dans l'histoire. **1**





CHAMPAGNE
PALG DEVITRY
Noir de Chêne
Blanc du Lyg
Rosé des Lauriers

CHAMPAGNE
PALG DEVITRY
Blanc du Lyg
BRUT

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 DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

CARFANS.FR



evo

Motor
Sport

Octane

Enzo

LE NOUVEAU HUB
DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE
24/24 7/7

ESSAIS
CHRONOS
ACTUALITÉS
SPORTIVES D'OCCASION
SHOP...

SI VOUS ÊTES ACCRO À VOS MAGAZINES AUTO,
LES VOICI ENFIN SUR LE WEB | CARFANS.FR



REPORTAGES

L'ultime 250 GTO'64 à l'essai **Page 22**

À l'école du Corso Pilota Classiche, sur la piste de Fiorano **Page 34**

Les 24h du Mans 2023 : déjà dans l'histoire **Page 44** 1 000 km en Purosangue **Page 52**

599 GTZ Nibbio: les dernières Ferrari de Zagato **Page 66**





AU DELÀ DE L'ULTIME

Pour beaucoup, la Ferrari 250 GTO est le summum inégalé de l'automobile. Mais même Ferrari a essayé de l'améliorer, et le châssis 5575GT est le dernier de tous. Nous nous penchons sur son incroyable histoire.

TEXTE MARK SONNERY | PHOTOS NICK LISH

C'

est l'apothéose d'une grande lignée. La gamme 250 GT a joué un rôle fondamental dans l'établissement de la position prestigieuse de Ferrari, et la légendaire GTO a été le point culminant de tout ce qu'elle pouvait offrir. C'est alors qu'est arrivée la deuxième

série, ou « '64 » comme on l'appelle désormais, étant donné qu'elle a été lancée deux ans plus tard. Et il ne s'agit pas d'une modification subtile de la GTO existante : avec la '64, l'apparence est tout aussi importante que le contenu. Après deux saisons de succès inégalés en compétition, Ferrari a cherché à s'améliorer en changeant tout ce qui est visible, mais aussi une grande partie de ce qui ne l'est pas.

« Je suppose que la carrosserie de 1964 était destinée à aligner visuellement la 250 GTO sur la 250 LM, que Ferrari a ensuite essayé de faire homologuer en tant que développement de la 250 GT Berlinetta », explique l'auteur et spécialiste de la GTO Keith Bluemel. « Elle avait des roues, des pneus et des voies plus large, ce qui laissait supposer qu'elle avait de meilleures capacités en virage. La voiture de 1964 était plus courte, plus large et plus basse. La puissance globale est restée à peu près la même ». En effet, le moteur n'a pratiquement pas changé, mais il s'agit d'un véritable bijou, composé de plus de 5 500 pièces. Même le galet qui se trouve contre le lobe de la came est équipé de roulements à aiguilles : 14 par galet, 24 soupapes, soit pas moins de 336 aiguilles.

Le cadre du châssis a été modifié pour accueillir un nouveau réservoir de carburant, pour déplacer la batterie derrière le siège du passager et pour faire de la place au pare-brise plus incliné, lequel est partagé avec la 250 LM. Sa base se trouve 15 cm plus en avant que sur la voiture de 1962, et cette solution a permis de remédier à ce que le carrossier Sergio Scaglietti considérait comme le seul défaut de l'originale. Des pneus Dunlop Racing plus larges chaussent des roues de 6,5 x 15 pouces à l'avant et de 7,5 pouces à l'arrière, la voie avant étant élargie à 1 445 mm et la voie arrière à 1 414 mm. Le radiateur a été abaissé et des ressorts avant différents ont été montés.

La '64 a été développée en parallèle avec la 250 LM et elles ont partagé de nombreux traits de conception. Ses lignes sont nées sous la plume du dessinateur de Ferrari Edmondo Casoli (surnommé « Milimetro » pour sa précision) et de Giancarlo Guerra chez Scaglietti. Tous deux très talentueux, ils ont donné naissance à la nouvelle forme, qui réduisait la portance arrière dont souffrait la version précédente. Malgré l'amélioration de l'aérodynamisme, la '64 était plus courte dans l'ensemble et les porte-à-faux étaient également réduits.

Trois voitures ont été construites à partir de zéro sur de nouveaux châssis : 5571GT, 5573GT et la notre, la toute dernière, 5575GT. Quatre autres exemplaires du modèle précédent ont été adaptés aux nouvelles spécifications et à la nouvelle carrosserie : 3413GT, 4091GT, 4399GT et 4675GT. À l'époque des expérimentations aérodynamiques timides, le toit variait : certains en avaient un long, d'autres un spoiler intégré au bord de fuite, d'autres encore n'avaient ni l'un ni l'autre.

Le moteur, un joyau de 5500 pièces, n'a pratiquement pas changé







250 GTO 1964

MOTEUR V12 2 953 cm³, 2x1 ACT, carter sec, 6 carburateurs Weber 38DCN

PUISSANCE env. 300 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 330 Nm à 5 600 tr/min

TRANSMISSION Manuelle à 5 rapports, propulsion, différentiel à glissement limité

DIRECTION À vis et secteur **SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs

télescopiques, barre anti-roulis. Ar: pont rigide, ressorts à lames semi-elliptiques, parallélogramme de Watts,

amortisseurs télescopiques **FREINS** Disques **JANTES** Av: 15 x 6,5", Ar: 15 x 7" **POIDS** 1014 kg

RAPPORT POIDS/PUISSANCE 3,38 kg/ch **0-100 KM/H** 5"8 (annoncé) **VITESSE MAXI** 275 km/h

PRODUCTION 1964 (3 exemplaires + 4 voitures 1962 converties à l'époque) **COTE ACTUELLE** > 50 000 000 euros



Les '64 se sont retrouvées devant, ce qui indique que leurs lignes permettaient des vitesses plus élevées

L'histoire en compétition du châssis 5575 a commencé en Floride : ce n'est que récemment que l'on s'est rendu compte que la voiture avait fait ses débuts aux 12 heures de Sebring en 1964. Les archives de l'usine ont confirmé les découvertes faites lors d'un examen photographique approfondi. C'est là, le 21 mars, qu'elle a été pilotée par l'as italien Carlo Maria Abate et le Français Jean Guichet, le pilote privé ultime qu'Enzo lui-même invitera plus tard à rejoindre l'équipe des prototypes d'usine.

Aujourd'hui âgé de 95 ans, il est le plus ancien vainqueur du Mans encore en vie (cette même année 1964). Il témoigne : « *Toutes les GTO étaient plus ou moins identiques, les '64 étaient un peu meilleures car elles étaient plus modernes, mais il n'y avait pas de différence fondamentale dans la façon de les conduire. Comme il faisait très chaud et humide, j'ai demandé à ce que le toit soit peint en blanc pour dévier la chaleur. Abate était mon copilote, l'un des meilleurs pilotes de GTO et un bon ami.* »

Ils ont pris un bon départ, mais la situation a vite tourné. « *La course s'est bien déroulée pendant les premières heures, puis la voiture m'a lâché à l'extrémité du circuit. Il s'agissait clairement d'un problème électrique. J'ai vu un magnifique shérif américain avec un chapeau de cow-boy sur une grosse moto qui regardait la course et je lui ai expliqué que je devais retourner aux stands. Il m'a gentiment pris en charge. J'ai débriéfé avec l'équipe et nous avons décidé que je retournerais avec une batterie pour essayer de redémarrer. Le shérif n'était clairement pas un officiel de la course, il n'était là que pour assurer la sécurité. Il n'a rien vu de mal à cela et m'a ramené à la voiture avec une nouvelle batterie sur le genou. J'ai changé la batterie et je suis reparti. La direction de course a jugé que la batterie de rechange était inacceptable et nous avons été disqualifiés. Je souris encore aujourd'hui quand je pense que j'ai transporté la batterie sur la grosse Harley du shérif !* »

Les 500 km de Spa, le 17 mai, ont été disputés par le vétéran belge Lucien Bianchi dans un peloton de 11 GTO. L'aileron arrière avait été supprimé et le toit est redevenu rouge. Les '64 se sont retrouvées à l'avant, ce qui indique peut-être que leur forme plus aérodynamique leur permettait d'atteindre des vitesses de pointe plus élevées sur le circuit rapide des Ardennes. Bianchi était un excellent pilote de GTO et, avec Guichet, le deuxième futur vainqueur du Mans à piloter 5575GT. Malheureusement, il a abandonné à la suite d'une panne de moteur.

Le baron Gerald Langlois van Ophem a rejoint Bianchi au Nürburgring pour les 1000 km le 31 mai. Langlois se souvient : « *Le Ring était un circuit très particulier avec beaucoup de pièges, mais la GTO était une très bonne voiture, si facile à conduire. Je l'ai pilotée proprement, sans trop glisser. Lucien était un perfectionniste studieux, particulièrement efficace dans les courses de longue distance.* » Ils



Ci-contre, de haut en bas

Le magnifique V12 de 3,0 litres conçu par Colombo n'a pas beaucoup changé au cours de l'évolution de la GTO, et n'avait pas besoin de l'être. L'intérieur est dominé à juste titre par le volant, le levier de vitesse et le compte-tours – il ne s'agit pas de luxe.



Ci-dessus et page de droite, en haut

Dubois et Gosselin à Monthéry lors des 1000 km de Paris. Jacques Goddet, rédacteur en chef de L'Auto, Annie Soisbault dans son moment de gloire à Monza, et un Enzo Ferrari visiblement ému.

ont terminé à la quatrième place au classement général et à la deuxième place dans la catégorie.

Les 24 heures du Mans se sont déroulées les 20 et 21 juin. Bianchi fut rejoint par son compatriote Jean Blaton, pilote privé et magnat de la construction, surnommé « Beurlys », qui était un important mécène de Jacques Swaters en course automobile. Avec la voiture portant sa livrée la plus célèbre et avec le numéro de course 24, le duo termina cinquième après 333 tours, remportant la classe GT 3,0 litres, quatre tours devant Maggs et Ireland dans la voiture de Maranello Concessionnaires et un tour derrière le vainqueur de la classe GT 5,0 litres, la Cobra Daytona Coupé des Américains Gurney et Bondurant. Ils n'étaient également qu'à quatre tours de la 330P d'usine de Surtees et Bandini, qui occupait la troisième place. Un brillant résultat.

Aux 12 heures de Reims, le 5 juillet, Bianchi fut rejoint par Pierre Dumay, et ils ont terminés neuvièmes au classement général, troisièmes de leur classe derrière l'équipe Maranello Concessionnaires de Parkes et Bandini, et la voiture de David Piper, que celui-ci partageait avec Tony Maggs. Le 19 juillet, le circuit Terlamen Zolder, alors récemment construit, accueillait le Grand Prix du Limbourg, où Gerald Langlois van Ophem était de retour au volant, remportant sa classe et terminant troisième au classement général. Il se souvient de Jacques Swaters (qui engageait la voiture) : « Il était très bien organisé, grâce à sa propre expérience de pilote, et très passionné par la réussite. La GTO était de loin ma préférée parmi les voitures que j'ai pilotées, aussi bien sur piste que sur route ».

La voiture a ensuite changé de mains. Arrive dans notre histoire la Marquise Annie Soisbault de Montaigu, multiple championne de France de rallye féminin, féroce, intelligente, ambitieuse et très compétitive. Elle effectuait des reconnaissances pour le Tour de France au volant de son Iso Grifo Stradale, et le disputa avec 5575GT. Sa devise était « *Au danger, mon plaisir* ».

Soisbault était l'épouse du charismatique marquis Philippe de Montaigu, de 19 ans son aîné, lui-même pilote de rallye sur Jaguar et Mini Cooper. Il l'invitait à des fêtes somptueuses dans son spectaculaire château de la Bretesche, en Bretagne, et lui achetait de nombreux bijoux et voitures, dont deux GTO et la Grifo.

Bien qu'elle ait couru sur une 250 GT aux 6 Heures de Dakar l'année précédente, remportant sa catégorie, le Tour de France Auto (du 11 au 20 septembre) était sa première épreuve au volant d'une GTO. Le Marquis a engagé 5575GT pour Soisbault et Nicole Roure. Dans son autre GTO, la 3607GT, Montaigu était copilote de Claude Dubois. Soisbault se





FREDERIC REYDELLET

souvent dans sa biographie, écrite par Frédéric Reydellet : « *La GTO était le summum, la plus belle, la plus rapide, la reine, mais une reine capricieuse, sans freins, avec des pneus qui surchauffaient, qui perdaient l'adhérence et il fallait se débrouiller* ».

À Reims, la première épreuve sur circuit du Tour, elle s'est fait peur dans un virage rapide, mais après quelques tours, elle a gardé sa main droite sur son genou droit et a poussé fort, se mettant au diapason. Au milieu d'une concurrence acharnée et derrière deux grosses Cobra, elle termina septième. Lors de la manche de Rouen, elle s'est classée huitième, ce qui correspondait à sa place au classement général à ce moment-là. « *Tous mes soi-disant amis attendaient, espéraient que je trébuche, je devais leur montrer, j'avais jusqu'à Monza, le temple de Ferrari, pour faire mes preuves. J'étais plus remontée que jamais.* »

Au Mans, elle frôla la sortie de route et mit du temps à reprendre confiance tandis que Bianchi et Guichet se livraient un duel aux avant-postes. Puis, lors de la course de Cognac, ce fut le désastre sous la pluie : le Marquis avait négligé de prévoir des pneus pluie pour ses autos, Dubois et Soisbault étaient furieux et les dames rétrogradaient à la 17^e place. Mais à Albi, elle fit une bien meilleure course, terminant septième malgré des freins défaillants, et elle était alors huitième au classement général. Après cela, il y a eu l'épreuve de Charade, sur l'équivalent français du Nürburgring, où elle a terminé neuvième. Lors de la montée du Mont Ventoux, elle a de nouveau terminé neuvième, juste derrière Dubois.

Puis vint la dernière course sur circuit du Tour, Monza : « *Elle était faite pour la GTO, très rapide, et j'étais très enthousiaste, je me sentais bien dans la voiture* ». À ce moment-là, les Cobra avaient abandonné depuis

Ayant entendu parler d'une « jeune Signora pilotant une Ferrari », Enzo a fait une apparition

Page de droite et ci-dessous

La vue aérienne montre le long nez, le pare-brise enveloppant et le toit court. Le tableau de bord est simple. L'auteur, au volant. Il y a de la place pour une roue de secours.



longtemps et on s'attendait à ce que les GTO dominent. Un spectateur important était présent, ayant entendu parler de cette « jeune Signora pilotant une Ferrari » : Enzo Ferrari lui-même a fait une rare apparition. Selon Dubois : « Il était visiblement ému par Soisbault. Avant la course, Fiorini réunit tous les pilotes de GTO, sauf Annie bien sûr, et leur ordonna de faire semblant de courir derrière elle, mais de rester devant les Porsche 904, ce qui, sur un circuit comme Monza, ne sera pas difficile. »

Soisbault était pourtant remontée à bloc : « J'ai gagné devant M. Ferrari à 188 km/h de moyenne. Dans le dernier tour nous étions à trois de front à 270 km/h avec Guichet et Bianchi à l'approche de la Parabolica. J'aurais préféré mourir plutôt que de céder et j'ai klaxonné fort, instinctivement, je ne sais pas pourquoi. Bianchi a levé le pied, Guichet aussi, je suis restée devant. Sur le podium, j'étais dans les bras de Ferrari, beaucoup d'émotion. De la tendresse dans sa voix. Il m'a parlé de son fils Dino, décédé. Sois prudente, m'a-t-il dit, en me regardant. »

La montée du Col de Braus était effectuée par les copilotes, et Roure s'en sortait bien, terminant sixième au classement général. A l'arrivée à Nice, Bianchi s'imposait devant Guichet, tandis que Soisbault et Roure terminaient 14^e, juste derrière Dubois et le Marquis, tous regrettant le désastre des pneus pluie qui leur avait fait perdre tant de places. Le duo a toutefois remporté la coupe des dames.

Pour les 1000 km de Paris à Montlhéry, Montaigu avait attribué 5575GT à Claude Dubois et « Taf » Gosselin. Dubois se souvient d'une course terrible avec de nombreux contretemps, devant s'arrêter pour un capot mal fixé, ce qui l'a placé en dernière position, puis se faisant envoyer dans les bottes de foin par Vaccarella dans une 250LM : les deux ne se sont réconciliés que 40 ans plus tard, lors d'une rencontre fortuite à Rétromobile. Malgré un embrayage huilé et des essuie-glaces défectueux, le duo termina 11^e au classement général. La dernière épreuve de la voiture fut le Tour de Belgique le 15 novembre. Lucien Bianchi était de retour, partageant la voiture avec Edouard Lambrecht. Ils ont terminé deuxièmes au classement général et remporté leur classe.

Soisbault pilota d'autres GTO et une 250LM, mais ce fut tout pour la 5575GT, et le couple continua à profiter de la vie ensemble, même si leur relation devint de plus en plus tumultueuse. Comme le raconte



Dubois : « Un jour, après une dispute lors d'une fête sur son yacht amarré à Cannes, elle a jeté sa bague de fiançailles dans l'eau. Philippe s'est arrangé pour que des plongeurs la récupèrent, tandis que sa cour d'amis, Martini à la main, applaudissait leurs efforts. Lorsqu'un ami proche lui a demandé s'il pensait que la bague serait retrouvée, il a répondu nonchalamment : « Oh, ce n'est que de la poudre aux yeux. J'ai vendu la vraie bague il y a des mois, ne le dites pas à Annie. »

C'était la fin de l'équipe de course du Marquis. Dubois raconte : « Début 1965, Montaigu est venu récupérer une partie des bénéfices de notre partenariat avec le garage. Lorsque je lui ai expliqué que le travail gratuit sur ses voitures avait généré des pertes plutôt que de gros bénéfices, il m'a demandé d'acheter sa part. Il devait de grosses sommes à Swaters pour les Ferrari qu'il avait achetées, dont 5575GT, j'ai donc repris sa part et j'ai payé Swaters directement. Philippe était alors en quasi-faillite ». Il a dû vendre le château familial en 1965.

Selon Soisbault, longtemps après leur divorce, il aurait même simulé sa propre mort pour échapper à ses créanciers. Montaigu est décédé en 1988 et lui a laissé le titre de Marquise, un dernier geste de gentilhomme. Avant leur séparation, il avait aidé Soisbault à acquérir le Garage Mirabeau et elle est devenue l'importatrice française d'Aston Martin, s'occupant de célébrités et charmant de nombreux acheteurs après de fougueuses démonstrations. Elle est décédée en 2012.

Après la fin de la saga Montaigu, Swaters vendit 5575GT à l'Américain John Calley, de Hollywood. Elle passa entre d'autres mains

jusqu'en 1974, date à laquelle Carle Conway l'a acquis et entreprit de rendre l'intérieur plus agréable pour une utilisation sur route. Il l'a vendue en 1978 à celui qui la garda le plus longtemps, Bob Donner de Colorado Springs. Après le refus de plusieurs autres propriétaires, il prêta 5575GT au magazine *Car & Driver* pour sa couverture d'avril 1984 : une comparaison avec une Pontiac GTO, avec Dan Gurney au volant !

En 1987, Donner l'emmena au 25^e anniversaire de la GTO en France, qui se termina au Mas du Clos. Annie Soisbault était l'invitée d'honneur, retrouvant deux de ses GTO. Elle a été touchée par l'amour avec lequel les propriétaires les ont conservées : « L'une d'elles avait même encore un petit support que j'avais arrangé pour y mettre mon paquet de cigarettes, c'était trop mignon. Nous avons fait une petite course avec elles, en douceur. Nous avons ensuite envoyé un télex à M. Ferrari, signé par tous les participants, pour le remercier de nous avoir offert une si belle voiture, auquel il a gentiment répondu. »

Après 19 ans, Donner a vendu 5575GT en 1997, au Mexicain Carlos Hank Rhon, qui l'a fait restaurer principalement pour une utilisation en concours. Le 29 février 2012, elle a été acquise par le propriétaire actuel, qui a l'intention de faire corriger certains aspects de la restauration précédente.

Je me retrouve maintenant en Arizona, à l'Apex Motor club, et je me mets au volant : « Voilà ta GTO, Marc », ce qui me rappelle le jour où



J'ai choisi deux modèles-réduits en fer blanc pour mon 14^e anniversaire : la Breadvan et une GTO '64. Mais cette fois, c'est la vraie.

La position de conduite est idéale pour mon gabarit de 1,75 m. Mon casque effleure le pavillon et le pommeau de levier de vitesse en aluminium sort fièrement de son logement, idéalement placé pour faire pivoter votre bras depuis le volant Nardi évocateur. Le tableau de bord est d'une simplicité zen : un compte-tours proéminent, avec une aiguille rouge témoin à 7500 tr/min, et à sa gauche la pression d'huile, à sa droite la température d'huile, la température d'eau, la pression d'essence et le niveau d'essence. Toutes les jauges sont surmontées d'un capot pour éviter les reflets. Des interrupteurs à poussoirs commandent la pompe à essence, les feux, l'éclairage du tableau de bord, les essuie-glaces et le ventilateur de chauffage. Pour démarrer, il suffit de tourner la clé de 180°, de laisser les carburateurs se remplir, puis d'appuyer sur la clé et le V12 Colombo de 3,0 litres se met à rugir.

En quelques virages, les secrets de la renommée et de la popularité de la GTO auprès de ses conducteurs se révèlent : elle est incroyablement facile à conduire et offre un retour d'information très agréable. La direction est bien dosée, tout comme les pédales, et on se demande comment elle peut être à la fois si anodine et si encourageante. Elle vous enhardit et, après une succession de tours, vous faites rapidement connaissance. Vous commencez à avoir l'impression de la connaître depuis toujours, et vous commencez à la pousser de plus en plus.

Les freins manquent peut-être un peu de feedback, mais ils sont efficaces, et à mesure que l'on aborde les virages serrés avec de plus en plus de culot, on sent qu'elle pourrait finir par sous-virer, mais à chaque sortie, l'arrière glisse avec une grande douceur. Je parviens rapidement à établir un rythme, appréciant chaque instant, savourant la sensation que procurent les commandes et cette sonorité envoi-rante lorsque vous vous rugissez vers l'horizon. La montée en puissance est progressive, les commandes sont placées de manière à flatter vos capacités, et je commence à m'imaginer à Albi ou à Charade pendant le Tour de France en pleine poursuite. Pendant ces moments précieux – avec un casque d'époque, une partie très importante de l'expérience – je sais exactement ce que ces amateurs et pros ont ressenti en pilotant ces bijoux d'époque brillamment accomplis.

Plus tard, alors que je contemple les lignes sublimement belles de la '64 sous le soleil couchant du désert, comme si j'étais hypnotisé, je réalise que j'ai vécu une expérience Ferrari des années 1960 aussi pure que possible : l'essence de Maranello dans sa période la plus légendaire, un moment rare où l'on peut toucher la perfection du bout des doigts. J'avoue que je m'attendais à ressentir cela, mais pas aussi fortement. 🏎️

Merci au propriétaire, à son équipe d'assistance et à Dyke Ridgley qui ont rendu cet essai possible ; Doug Nye, Frederic Reydellet, feu Claude Dubois, David Piper, Bob Neyret, les archives von Schmeling et l'Apex Motor Club.



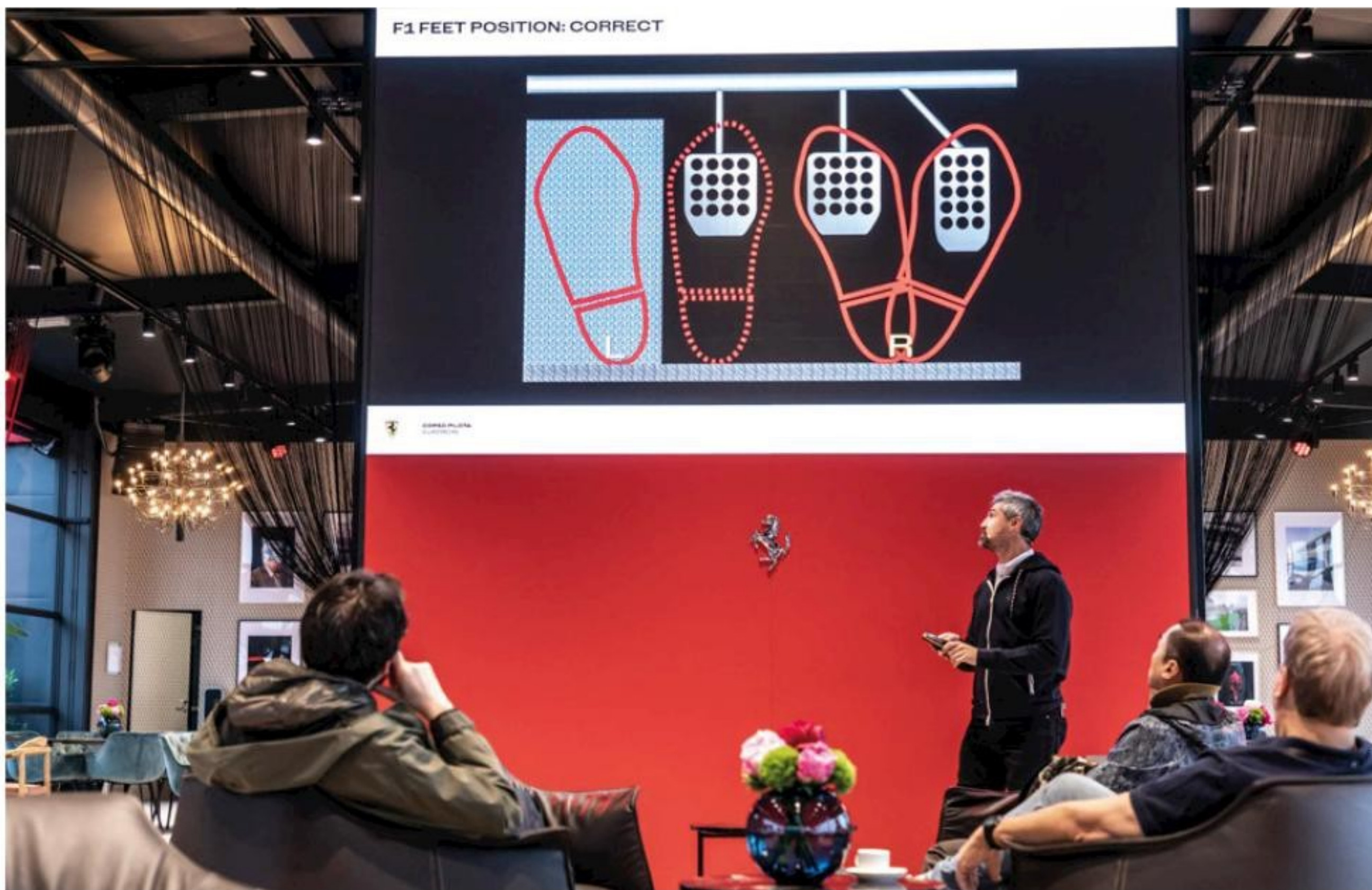
PISTA DI FIORANO

L'ÉCOLE DES FANS

Le Corso Pilota Classiche permet d'apprendre à piloter une Ferrari ancienne à boîte manuelle sur le circuit de Fiorano. C'est le moment de retourner à l'école.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS LORENZO MARCINNO / CARRSTUDIO





Sens horaire, à partir de ci-contre
 La journée de pilotage commence par d'indispensables cours théoriques. La 308 est particulièrement à l'aise sur la piste de Fiorano, la 550 Maranello aussi, mais elle paraît presque trop moderne quand on passe directement de l'une à l'autre..



Atravers la vitre du grand réceptif qui domine la piste de Fiorano, et qui nous sert de camp de base et de salle de cours, nous scrutons tous le ciel, un peu inquiets : la pluie tombe sans discontinuité, et le plafond nuageux, d'un gris de plomb, ne laisse envisager aucune accalmie. « *Nous allons voir s'il est possible de conduire sur le circuit* » laisse tomber laconiquement le responsable de la session. L'inquiétude s'installe.

Si nous avons fait le voyage à Fiorano c'est pour participer à une leçon de pilotage d'un genre inédit : le Corso Pilota Classiche permet aux clients de la marque de prendre le volant d'une poignée de Ferrari de collection à boîte manuelle sur le circuit d'essai du constructeur – et surtout d'apprendre à en tirer le meilleur.

C'est pour cela que la journée commence par quelques leçons théoriques durant lesquelles les bases des trajectoires et du pilotage sont expliquées, dont le talon-pointe (et ses variantes), indispensable à préserver la transmission au rétrogradage. Je l'avoue aisément : si j'ai l'habitude des voitures anciennes, cette technique a toujours été un peu obscure pour moi – deux décennies à conduire régulièrement des voitures à boîtes à palettes ont effacé de mon esprit la nécessité de poursuivre mes efforts malhabiles. Les moues perplexes et concentrées des autres participants me rassurent : je ne suis pas le seul à appréhender l'exercice. Nous sommes une douzaine à être réunis à l'une des trois sessions organisées à Fiorano chaque année : trois participants sont des clients de la marque (venus d'aussi loin qu'Israël,

Hong Kong ou les États-Unis, spécialement pour l'occasion), mais aujourd'hui il y a aussi trois journalistes (dont votre serviteur) et six ouvriers de l'usine qui ont gagné le stage suite à un concours interne – et qui semblent être les six hommes les plus heureux au monde.

Nous nous sommes retrouvés la veille à Maranello, et le programme du week-end a débuté par une visite de l'usine Ferrari, suivi par la découverte de l'atelier de la Scuderia. La chance était avec nous : les monoplaces du Championnat de Formule 1 étaient présentes – ainsi que des installations de Ferrari Classiche, et des archives historiques du constructeur. Un fabuleux dîner au restaurant Cavallino a clôturé cette première journée qui a permis au groupe de faire connaissance. Mais désormais, il est temps de passer aux choses sérieuses.

Malgré quelques flaques d'eau stagnantes, la piste est déclarée apte à nous recevoir et nous nous dirigeons vers le garage du circuit, pour découvrir les voitures que nous allons conduire aujourd'hui : il y a là trois 308 (précisément : une GTS à carburateurs de 1980, une GTBi de 1981 et une GTS Quattrovalvole de 1982), une Mondial 3.2 de 1988 et une 550 Maranello de 1997. Mais aussi une 365 GTB4 Daytona de 1969.

Le temps de trouver un casque à ma taille et je me glisse dans l'étroit cockpit de la GTS. C'est un peu intimidant, mais heureusement, un instructeur monte avec moi dans la voiture – ce sont tous d'anciens pilotes de courses de GT, et certains ont participé à plusieurs reprises aux 24h du Mans – et un intercom nous permet de communiquer de façon fluide. C'est qu'il va falloir que j'apprenne la voiture et le circuit en même temps, le tout sous la pluie. Facile ?

A high-angle photograph of a red Ferrari sports car driving on a wet, dark asphalt race track. The car is moving away from the viewer towards a black timing gantry structure. The gantry features the name 'RICHARD MILLE' in white capital letters and several green traffic lights, one of which is illuminated. The track is marked with white lines and a series of orange traffic cones in the distance. The surrounding area is green grass, and the sky is overcast.

RICHARD MILLE

**EN BOUT DE LIGNE
DROITE, LE FREINAGE
SE FAIT DANS UN
COUDE DESSINÉ
POUR DÉSTABILISER
LES VOITURES**



Il va d'abord falloir s'habituer aux commandes: sur la 308, le pédalier, en plein passage des roues, est fortement décalé vers la droite. On est assis proche du volant, avec les jambes tordues: c'est une position un peu bizarre, mais les commandes sont faciles et la voiture docile, du moins au moment de s'élaner. Mon instructeur me rappelle comment réaliser le talon-pointe, car le premier virage arrive très vite, et le pédalier serré de la Ferrari rend la manœuvre très facile. Ouf! C'est aussi l'occasion de voir à quel point l'automobile a changé en cinq décennies: le freinage manque décidément de mordant et la voiture plonge de façon comique sous l'effet du transfert de masse, avant de prendre du roulis puis de cabrer à l'accélération. Ce qui surprend surtout, c'est que malgré le moteur central et l'asphalte détrempé, elle s'accroche à la piste sans faire de mauvaises surprises.

La conduite est tellement différente de ce à quoi les voitures modernes nous ont habitués, qu'il faut un certain temps pour prendre ses marques, d'autant plus que le circuit de Fiorano n'a rien de facile,

même si son tracé paraît simple et rapide à mémoriser. Inauguré en 1972, il a spécialement été créé pour tester les Ferrari de course et de route, et toutes ont été développées ici depuis les essais de la 312 P destinée à la Targa Florio et ceux de la 365 GT/4 BB de production.

Le freinage en bout de la ligne droite principale, qui s'effectue dans un coude tournant à l'opposé de l'épingle qui suit, a été dessiné pour déstabiliser les voitures à leurs limites. Il est suivi par une enfilade de virages qui aboutit à un long droit qui se resserre abruptement alors que la piste décolle vers la passerelle, avec pour seule échappatoire un mur. Et de l'autre côté du pont, il faut freiner pour un droit aveugle qui se découvre au dernier moment... Avec un dévers intentionnellement incliné vers l'extérieur de la piste. Après un autre virage à 180°, on parcourt une enfilade de courbes rapides, là aussi tracée pour tester les voitures dans des conditions extrêmes – et plus particulièrement ici pour valider le bon fonctionnement de leur aérodynamique.

**Sens horaire,
à partir de la page de gauche**
La Mondial n'a rien d'une punition: c'est peut-être la voiture la plus homogène du lot. Votre serviteur au volant d'une 308 GTB. Le panel des berlinettes nous attend au stand de Fiorano – la quatrième 308 est un back-up. En fin de journée, des épreuves chronométrées remplacent les leçons de pilotage.





LA GLISSE EN 308 ? C'EST BRUTAL, ÇA NE MARCHE PAS À TOUS LES COUPS, MAIS QU'EST-CE QUE C'EST AMUSANT !

Ci-dessus de gauche à droite

Beaucoup de plaisir sur le steering-pad : d'abord en apprenant à glisser en 308 GTBi, puis en maîtrisant le parcours du gymkhana. La section blanche de la piste est glissante comme du verglas, mais pas le choix, il faut freiner dessus.

Non, Fiorano n'est pas une piste facile, mais heureusement d'innombrables plots ont été installés par les formateurs, rendant impossible l'attaque à la corde de certains virages et les trajectoires hasardeuses, alors que les points de corde et les zones de freinages ont clairement été matérialisés, de façon assez prudente.

Alors, virage après virage, tour après tour, on apprend, et les choses commencent à se mettre en place. Mais il faut apprendre vite : après quatre boucles, retour au stand et changement de voiture. Alors, une partie de ce qui est acquis ne sert plus à grand-chose.

Pour moi, la suivante est la Mondial 3.2, et si j'imagine volontiers une 308 sur circuit, la 2+2 me rend dubitatif. Et pourtant : avec son empattement plus long, c'est une voiture beaucoup plus calme, ce qui permet de soigner les trajectoires. Avec son grand volant aux branches un peu souples et la position de conduite plus droite, les sensations qu'elle dispense sont très différentes, d'autant plus que le pédalier décalé ne permet que très difficilement d'égaliser les régimes au rétrogradage. Mais la Mondial se montre volontaire et efficace, et au final, on s'amuse tout autant à son volant.

Passons à la 550 Maranello : c'est la voiture la plus performante et la plus efficace ici, mais en montant à son bord après ces voitures bien plus an-



ciennes, elle a quelque chose d'incongru. Oui, on est bien mieux assis, mais les commandes paraissent moins naturelles, le volant plus gros, le levier de la boîte plus contraint et la visibilité sur la piste beaucoup plus limitée. Je ne reconnais pas cette GT, si agréable sur la route : tout est soudain plus artificiel, moins spontané, jusqu'au témoin de l'antipatinage qui s'affole sur la piste détrempée. En toutes occasions j'aurai adoré passer du temps avec une 550, mais après l'expérience très pure offerte par la 308 et la Mondial, je suis un peu déphasé.

À propos d'expérience pure, gardons le meilleur pour la fin : la 365 GTB4, superbement restaurée par Classiche, me tend sa portière. Quel habitacle superbe : le simple fait de s'asseoir derrière son volant à la fine jante en bois valait le voyage. Mais attaquer Fiorano avec pareille auto ? Ne dit-on pas que la Daytona est un camion ?

Fadaïses ! Dans le rugissement glorieux de son V12 Colombo réglé aux petits oignons, la Ferrari bleu ciel s'envole sur la piste. Quel moment fabuleux ! L'assise est inclinée, la position derrière le grand volant – qui demande d'écartier les bras – curieuse, mais l'expérience tient de la magie. La Daytona réagit avec tension à la moindre impulsion, sa direction est vive et précise, tout comme le sont l'accélérateur et les freins. Il faut s'appuyer sur le volant

pour se donner de la force et bien décomposer le mouvement du levier de boîte, mais le pédalier se soumet docilement à mes mauvais talon-pointe, et des quatre voitures essayées, c'est celle qui semble le plus à l'aise sur le circuit. Une véritable voiture de course : quel moment incroyable !

Nous retournons à la 308, en version GTBi, et il va y avoir du sport : direction le steering pad détrempé pour une séance de dérapages. Notre instructeur va nous apprendre à faire brutalement décrocher la berlinette, puis la rattraper pour se sortir de la manœuvre en une élégante virgule. La recette : accélérer fort, donner un rapide coup de volant en coupant les gaz, perdre le contrôle de la voiture, mouliner la direction à toute allure en sens inverse sans quitter la trajectoire voulue des yeux et... Gaz ! C'est violent, ça ne marche pas à tous les coups, mais qu'est-ce que c'est amusant – et gratifiant quand on y arrive ! Révélateur aussi : même sur une piste inondée, il faut avoir la main très lourde pour déstabiliser la 308.

J'en discute avec Tommy, qui est venu de l'Alabama pour s'offrir une semaine de rêve en Italie. Alors que les deux autres clients présents sont des collectionneurs de Ferrari modernes, lui ne possède qu'une 308 GTS QV qu'il aime à piloter sur circuit aux États-Unis. C'est sa deuxième participation aux Corso Pilota Classiche : sa première l'an passé, était son premier

voyage en Europe. D'abord découragé par la météo, il est maintenant ravi : de son avis, on s'amuse beaucoup plus avec les voitures sur le mouillé !

L'après-midi, le cours prend une autre tournure : finies les leçons, place à l'interrogation surprise. Deux épreuves nous attendent, une première de vitesse, la seconde de régularité. Nous retournons au steering pad où un véritable gymkhana a été tracé. Une boucle d'une trentaine de secondes, que nous allons emprunter chacun une douzaine de fois : quelques tours pour s'entraîner, avant de tenter d'établir le meilleur temps.

Je remonte dans la 308 GTBi pour ce qui s'avère être une véritable séance de cardio : le tour débute par deux épingles successives qui demandent de mouliner le plus rapidement possible un volant semblant aussi petit que lourd. Puis un long droit plein gaz dans une magistrale dérive – si on y arrive – s'achevant par un brutal freinage pour un virage serré à 90°, un pif paf, une autre « ligne droite » et le morceau de bravoure : un passage avec les deux roues extérieures sur une surface glissante comme du verglas, sur laquelle il faut freiner avant un dernier 90° pour revenir au point de départ. Et recommencer, encore et encore... Un plot de touché, et c'est la pénalité.

Mon meilleur chrono est à 2 secondes des meilleurs temps : je me console

en me disant que je suis l'un des rares à ne pas avoir perdu le contrôle sur la zone glissante. Mon ambitieuse technique consistait à amorcer le virage en profitant de la glisse des roues : visiblement, cela n'a pas été couronné de succès.

Place maintenant à l'épreuve de régularité sur le circuit, sur lequel une série de quatre sections chronométrées a été installée, avec des boudins au sol détectant le passage des roues. Dans chaque secteur, un temps de passage est imposé, mais il y a des pièges : une section comprend une épingle empêchant de passer à vitesse constante, alors que les deux dernières, très courtes, s'enchaînent avec une vitesse moyenne différente dans chacune. Le tout est à parcourir six fois et chaque centième de seconde de différence avec le temps de référence, que vous soyez en avance ou en retard, vous gratifiant d'un point de pénalité – soit 24 occasions de tout rater.

Bien sûr, le rôle du copilote est primordial, et notre instructeur se charge de nous indiquer le temps idéal de chaque secteur et d'égrener les secondes... Ne « reste » plus qu'à accélérer subtilement si on est en retard, ou piler dans le cas contraire, en espérant sentir le boudin passer sous les roues pile au moment voulu.



FIORANO N'EST PAS UNE PISTE FACILE, MAIS DE TOUTES NOS VOITURES, C'EST LA DAYTONA QUI PARAÎT LE PLUS À SON AISE

Ci-dessous

Piloter une Daytona à Fiorano, autour de la maison d'Enzo Ferrari est un privilège rare – et un plaisir immense.

Cela peut paraître fastidieux, mais après un ou deux passages d'entraînement, on se prend au jeu et la tension grandit dans l'habitacle au fur et à mesure que se déroule l'épreuve: ah un secteur raté, ah celui-ci semble parfait – mais comment en être sûr?

La journée s'achève et en attendant le calcul des temps, nous méditons tous sur le privilège incroyable d'avoir pu rouler toute une journée entière sur la piste de Fiorano, autour de la maison d'Enzo Ferrari, au volant de ces autos de collection. C'est alors que mon instructeur vient me chercher, avec un grand sourire: « C'est toi qui as gagné! Viens, nous allons te remettre la coupe ». Pardon? Non, ce n'est pas une blague: les vainqueurs de chaque épreuve repartent de Fiorano avec un trophée et, allez savoir comment, je me suis débrouillé pour remporter celle de régularité.

Si vous voulez tenter votre chance, ou, plus simplement vous offrir un plaisir immense au volant de Ferrari remarquables, contactez votre agent Ferrari: la prochaine session du Corso Pilota Classiche se tiendra du 7 au 8 octobre, et le programme comprend l'hébergement et les repas, alors que des activités culturelles et gastronomiques peuvent être proposées à vos accompagnateurs, pour un week-end plus que parfait. 🏆





LES GRANDES COURSES

24H DU MANS 2023

Les dernières 24h du Mans appartiennent déjà à l'histoire : l'édition du centenaire a été exceptionnelle, mais la victoire de Ferrari n'a pas été écrite à l'avance.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FERRARI



N

e pas y croire trop vite, ne pas y croire trop tôt: il faut tenir 24 heures pour remporter Le Mans, mais il suffit d'une cruelle seconde pour perdre la course, et l'équipe Toyota qui a remporté les cinq dernières éditions l'a apprise plus d'une fois à ses dépens.

Oui, la semaine du Mans commençait bien pour les Ferrari: les 499P étaient les plus rapides de la journée test, puis des qualifications et enfin de l'hyperpole, la 499P n° 50 pilotée par l'italien Antonio Fuoco signant un temps de 3 min 22 s 962, près d'une seconde et demie plus vite que la plus rapide des Toyota, classée troisième sur la ligne de départ.

Mais quelle importance d'être premier sur la grille d'une course de 24 heures? La veille du départ, les rumeurs allaient bon train: les pilotes Ferrari n'étaient-ils pas à l'attaque absolue, pour ne pas revenir bredouille du Mans, pendant que les expérimentés japonais assuraient une bonne position, afin de laisser la victoire venir à eux en course?

Pour les tifosi, le début de la saison encourageait à la prudence: la Ferrari 499P n° 50 d'Antonio Fuoco, Miguel Molina et Nicklas Nielsen avait certes remporté une pole de prestige à sa première sortie, en mars, aux 12h de Sebring, mais elle n'a terminé la course qu'en troisième position, à deux tours du duo des Toyota. Puis, aux 6h de Portimao, elle s'est intercalée entre les deux Toyota sur la deuxième marche du podium, alors qu'aux 6h de Spa-Francorchamps, c'est la n° 51 de James Calado, Antonio Giovinazzi et Alessandro Pier Guidi qui termina troisième. Trois podiums qui démontraient que la 499P était la mieux née des nouvelles hypercars, mais restait cependant loin des Toyota et des trois victoires de ses GR010, qui entamaient leur troisième saison en compétition.

Surtout, la fébrilité affichée par l'équipe lors de ces trois courses contrastait avec les constantes déclarations d'humilité d'Antonello Coletta, le patron de l'endurance chez Ferrari. À Sebring, la nervosité des pilotes était palpable et des décisions stratégiques hasardeuses ont

Ci-dessous, sens horaire et page de droite.

Antonio Fuoco remporte l'hyperpole (encadré par le staff de l'équipe Ferrari AF Corse: Ferdinando Cannizzo à gauche, et Antonello Coletta, à droite). Le départ vu depuis la Casa Ferrari. Les Peugeot ont brillé dans la nuit, sous la pluie. Les Porsche ont été moins à la fête, contrairement aux Cadillac – ici la n° 3 de Bourdais. Premier freinage tendu: 4^e, la Porsche de Nasr va toucher la Toyota de Buemi qui manquera de peu le contact avec la Ferrari n° 51.



PORSCHE

STELLANTIS

ruiné une course prometteuse, alors qu'à Spa la n° 50 est partie dans le mur après un arrêt aux stands, trahie par des pneus froids – les couvertures chauffantes ayant été bannies par le règlement. Rien de cela n'était de bon augure, sans compter sur une concurrence encore plus fournie aux 24h du Mans.

Rappelons les règles du jeu : la nouvelle catégorie Hypercar a été lancée en 2021 pour remplacer le LMP1, mais jusque-là, le seul grand constructeur engagé était Toyota. Elle regroupe en réalité deux types de voitures avec deux approches radicalement différentes.

Il y a d'abord les LMH (Le Mans Hypercar), destinées au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (WEC) : une catégorie de prototypes entièrement développés par les constructeurs et très libre (type de châssis, de moteur, cylindrée etc.) – si ce n'est que sur les voitures ayant choisi une motorisation hybride, le moteur électrique doit être placé sur le train avant et ne pas dépasser 200 kW, pour une puissance combinée de 500 kW.

Puis il y a les LMdH (Le Mans Daytona h), destinées en priorité à la série IMSA américaine, mais pouvant également courir en WEC. Beaucoup moins coûteuses à développer, ces voitures utilisent des châssis clé en mains, avec système hybride unique imposé, sur le train arrière, ainsi qu'une transmission standard : seuls le moteur et la carrosserie sont développés par le constructeur.

Un système de Balance of Performance (BoP) est prévu pour équilibrer les performances entre les LMH et LMdH, en jouant sur le poids et la puissance maximale, afin que ces voitures aient des chances égales lorsqu'elles s'affrontent. Après les 12h de Sebring, cette BoP a été fixée pour les trois manches suivantes du Championnat WEC 2023, dont les 24h du Mans : les performances des voitures ne devaient pas évoluer – qui allait bien pouvoir battre Toyota ?

Pas moins de 16 hypercars étaient engagées au Mans. Du côté des LMH : deux Toyota GR010 Hybrid, les voitures qui ont remporté les deux dernières éditions de la course, disputées sans réelle concurrence ; les deux Ferrari

LES FERRARI ÉTAIENT EN PREMIÈRE LIGNE, MAIS L'ÉQUIPE N'AVAIT-ELLE PAS TOUT MISÉ SUR LES QUALIFICATIONS POUR S'ASSURER DE NE PAS REVENIR BREDOUILLE DU MANS ?



LORSQUE LE MATIN SE LÈVE, SEULES LES TOYOTA N° 8 ET FERRARI N° 51 SONT EN LICE POUR LA VICTOIRE, SUIVIES PAR UNE CADILLAC EN EMBUSCADE

499P; deux Peugeot 9X8, dont le concept aérodynamique à effet de sol et sans aileron arrière fonctionnait difficilement jusque-là; ainsi que les deux Glickenhaus 007 (l'équipe a terminé sur la troisième manche du podium l'an passé), l'unique Vanwall Vanderwell 680 et des voitures plus artisanales, non hybrides qui, sauf miracle, ne prétendaient pas à la victoire.

Du côté des LMdH: trois Porsche 963 d'usine engagées par l'équipe Penske Motorsport, plus une 963 privée du Hertz team Jota et trois Cadillac V-Series R, très efficaces en série IMSA – deux victoires en quatre courses jusque là – et en position d'outsider au Mans.

Ce plateau exceptionnel, composé de six grands constructeurs, dont chacun pouvait théoriquement prétendre à la victoire, a attiré une foule considérable. Alors que les 24h du Mans célébraient leur centenaire, plus de 350 000 spectateurs se sont rendus sur le circuit pour une édition à guichets fermés qui allait s'annoncer explosive.

Le premier coup de théâtre de l'épreuve a eu lieu le dimanche précédant la course, juste après la journée test: les instances sportives avaient décidé de modifier la BoP, ayant constaté « un écart plus important que prévu entre les LMH ». Toyota était le plus lourdement pénalisé avec un poids de la voiture fixé à 1 080 kg (soit 37 kg de lest supplémentaire), alors que les Ferrari gagnaient 24 kg (1 064 kg pour 509 kW, contre 512 kW à la Toyota), les Cadillac 11 kg (1 035 kg, 513 kW), et les Porsche 3 kg (1 048 kg, 516 kW). À la traîne, les Peugeot n'étaient pas impactées (1 042 kg, 516 kW). De l'aveu du pilote Toyota Kamui Kobayashi, cette modification allait faire perdre à la GR010 1"2 par tour au Mans.

Un peu d'espoir pour les tifosi? Le départ, donné le 10 juin à 16 h, fait pourtant l'effet d'une douche froide. Au sens propre, avec la première averse du week-end qui a détrempe une partie du circuit (la ligne de départ restant au sec), et figuré: les Toyota se montrent intraitables dès que le feu passe au vert.

Le premier passage à la chicane Dunlop annonce la couleur d'une course qui va se montrer très disputée: partie 4^e, la Porsche n° 75 de Felipe Nasr bloque ses roues et touche la Toyota n° 8 de Sébastien Buemi qui manque de percuter les Ferrari... Une péripétie: quelques dizaines de secondes plus tard, à la sortie de la première chicane des Hunaudières, le peloton arrive sur la zone humide et les deux GR010 passent la Ferrari n° 51 pilotée par Calado, qui dégringole de la deuxième à la quatrième place. Au même moment, la Cadillac n° 311 de Jack Aitken, piégé à la réaccélération sur le mouillé, part brutalement dans le mur, détruisant son train avant. Sur sa lancée, Buemi avale la 499P n° 50 de Nielsen pour prendre la tête avant le virage d'Indianapolis.

Premier pointage sur la ligne: Toyota, Ferrari, Toyota, Ferrari, mais les voitures finissent le premier tour au ralenti. Au même moment, une LMP2 (un prototype de catégorie

inférieure) sort de la piste, reste coincée dans les graviers et la voiture de sécurité est déployée. Elle va rester en piste près de 40 minutes. C'est que la procédure a changé: il y a désormais trois voitures de sécurité, et avant que la course ne reprenne, celles-ci s'effacent progressivement, permettant aux engagés de se regrouper par catégories. Ceci prend beaucoup de temps, un à deux tours de circuit, mais permet aussi de gommer les écarts créés.

La course reprend, cette fois sur piste sèche, et c'est au tour de Conway de dépasser également Calado. Nous sommes dans le 6^e tour, mais seulement deux ont été couverts à rythme de course et les deux Toyota sont en tête, suivies des deux Ferrari. Sur la terrasse de la Casa Ferrari, l'immense hospitalité du constructeur installée à la chicane Ford, juste avant la ligne d'arrivée, on fait grise mine. Mais les Toyota sont-elles si supérieures? Il s'avère que les GR010 ont pris le départ en pneus tendres, alors que quasiment tout le reste du plateau est en médiums: rien n'est encore joué.

À 17h28, nouvel accident: une LMP2 perd le contrôle au Dunlop, au moment de se faire passer par les voitures de tête, et être détruite contre le mur. Au jeu des ravitaillements, la Ferrari n° 50 est désormais en tête, suivie par la Cadillac n° 3, la Toyota n° 8 et la Ferrari n° 51: dans les premières heures, le peloton des hypercars est si concentré que chaque arrêt provoque des changements de leaders.

20 minutes plus tard, l'hécatombe se poursuit: deux GT se percutent après la passerelle Dunlop, au niveau d'une slow zone où les voitures sont censées ralentir, et tamponnent la Cadillac n° 3 pilotée par le français Sébastien Bourdais, qui va devoir passer près de 4 minutes aux stands. Le constructeur américain n'a plus qu'une voiture aux avant-postes: la n° 2 pilotée par Earl Bamber, qui à ce stade est en tête, suivie par deux Porsche.

À 18h53, la pluie s'abat sans prévenir, diluvienne. Dans les virages Porsche, c'est la pagaille: les voitures en pneus slicks partent en aquaplaning. La Ferrari 488 GTE du Richard Mille AF Corse, pilotée par Lilou Wadoux disparaît en toupie dans une échappatoire: c'est l'abandon. Au même endroit, quelques secondes plus tard, Bourdais part en 360° à quelques centimètres du mur, l'évitant miraculeusement. Une Porsche 911 n'a pas cette chance, alors qu'une Glickenhaus attend sagement de redémarrer, entourée de bolides en perdition. Les voitures de sécurité sont de nouveaux déployées, mais la piste est toujours sèche par endroits et tous ne choisissent pas de passer aux stands chausser des pneus pluie.

Résultat, au 39^e tour, c'est la Peugeot n° 94 qui prend la tête, contre toute attente. Jusque-là, les 9X8 enchaînaient contre performances et problèmes de fiabilité à chaque course. Dans les stands, Carlos Tavares, le patron de Stellantis, est hilare: il en immortalise le classement avec son téléphone.

Lorsque la course reprend, une bonne heure plus tard, la Porsche privée du team Jota bondit en tête, mais pas pour longtemps: à 20h52 son pilote, le Chinois Yfei Ye,

Page de droite

La Ferrari 499P n° 51 et la Toyota n° 8 se sont livrées une bataille acharnée toute la journée du dimanche – et n'ont pas été épargnées par les problèmes – mais la Ferrari était la plus rapide...





À 23 MINUTES DE L'ARRIVÉE, LA FERRARI REFUSE DE DÉMARRER. L'UN DE CES RETOURNEMENTS DE SITUATION DONT LE MANS A LE SECRET ?

part tout droit dans le virage Porsche, endommageant gravement la voiture – elle pourra repartir, mais on ne la reverra plus en bonne position.

Quel est le classement ? Les deux Ferrari se sont installées en tête (la 51 devant la 50) et semblent bien décidées à y rester, suivies par une Porsche d'usine et la Cadillac n° 3. Les Toyota sont plus loin, 8^e et 9^e. Mais la descente aux enfers continue pour l'équipe Allemande : la Porsche n° 75 abandonne peu avant 23 h. C'est la première hypercar à se retirer de la course.

À 23h58, frayeur dans le clan Ferrari : en tête, la n° 51 menée par Pier Guidi sort dans la première chicane des Hunaudières, et est passée par la Peugeot n° 94, de nouveau en tête, puis la Toyota n° 7, la Ferrari n° 50 et la Cadillac n° 2. Il perd 4 minutes et 30 secondes dans l'opération. Le chaos s'ensuit : un tour plus tard, au Tertre Rouge une Ferrari 488 GTE oublie de ralentir dans la slow zone mise en place, et percute violemment la Toyota n° 7 de Kobayashi, au ralenti, alors 4^e. Le Japonais essaye de repartir, mais quelques centaines de mètres plus tard, il doit arrêter définitivement sa voiture. Toyota n'a plus qu'une seule voiture.

La Peugeot fonctionne mieux que jamais sous la pluie et elle dispose alors d'une minute vingt d'avance en tête, mais le déploiement des safety cars va neutraliser cet avantage : lorsque la course reprend au 113^e tour, les hypercars sont de nouveau en peloton serré. La Toyota n° 8 est deuxième, suivie de la Cadillac n° 2 et des Ferrari n° 50 et 51 – cette dernière a annulé tout son retard dans l'opération. Ce sont les seules voitures dans le tour de tête : derrière elles, les Cadillac n° 3 et les Porsche n° 6 et 5 ont déjà un tour de retard et les autres au moins un de plus...

La 9X8 ne peut pas tenir face à la charge de la meute et la Toyota n° 8 s'empare alors de la tête de la course. Mais les heures suivantes vont être cruelles et vont décimer le groupe des hypercars : c'est d'abord la Porsche n° 5 qui s'arrête 30 minutes suite à un problème de refroidissement. Puis, vers 2 h du matin, le radiateur de l'ERS de la Ferrari n° 50 (alors 3^e) est percé – 28 minutes de perdues. Enfin, à 3 h, Gustavo Menezes perd le contrôle de la Peugeot n° 94 (4^e) à la première chicane, percute le mur de pneu et endommage la voiture – 23 minutes de réparations et la fin des espoirs de Peugeot.

Lorsque le matin se lève, il n'y a plus que trois voitures en lice pour la victoire à la régulière : les Toyota n° 8 et Ferrari n° 51 ne se quittent plus, suivies par une Cadillac n° 2 en embuscade. À 7h30 du matin, après 16h30 de course, les deux voitures de têtes ne sont séparées que par quelques centimètres lorsqu'elles rentrent ensemble dans les stands. La Toyota est devant. Ravitaillement, changement de pilotes, puis de pneus chez Ferrari : Pier Guidi laisse sa place à Calado, alors que sur la Toyota, Hirakawa reste au volant, mais il faut changer la face

avant : quelques secondes de perdues et la Ferrari ressort première des stands au 200^e tour.

Trois heures plus tard, rebelote : les deux voitures s'arrêtent de concert, mais cette fois, la Ferrari a une minute d'avance. Pas pour longtemps : elle refuse de redémarrer. Les secondes s'égrènent, la panique se lit dans les yeux d'Alessandro Pier Guidi qui a repris le volant. Le courant est coupé et la voiture relancée : après plus de deux minutes interminables, elle repart, mais Sébastien Buemi a repris la première place avec sa Toyota. Cela ne dure pas : un quart d'heure plus tard, la 499P se défait de la GR010 dans les Hunaudières et va, tour après tour, creuser l'écart en tête. Elle est clairement plus rapide.

Chez Toyota, on ne lâche rien – on sait comment la victoire peut basculer au dernier moment – mais lorsqu'à 1 h 44 de l'arrivée, Rio Hirokawa bloque les roues arrière de la Toyota au freinage de Mulsanne, part en tête à queue, et abîme son aileron contre le rail, la messe est dite. Rivés à leurs écrans dans le stand Ferrari, le pilote de Formule 1 Charles Leclerc, venu en spectateur, masque ses émotions, alors qu'Enrico Galliera, le directeur marketing de Ferrari, ne peut cacher un sourire amusé. Lorsqu'elle sort des stands après son arrêt, la Toyota accuse 3 minutes de retard sur la Ferrari.

La course est gagnée ? Une ultime péripétie vient semer le doute : lors du dernier arrêt, à 23 minutes de l'arrivée, la 51 refuse de nouveau de démarrer. Et si c'était l'un de ces incroyables coups du sort qui a privé tant d'équipes d'une grande victoire au Mans ? Seuls les spectateurs paniquent : chez Ferrari on sait ce qu'il faut faire, les mécaniciens relancent la voiture dans un calme impérial, alors que chez Toyota on croise vainement les doigts.

Dimanche, 16 h : la Ferrari n° 51 passe la ligne d'arrivée première, triomphalement, aux côtés d'une n° 50 remontée vaillamment à la 4^e place. Deuxième, la Toyota n° 8 est à 1:21.793, la Cadillac n° 3 à un tour.

Imaginez la portée de cette victoire, déjà historique. Pour sa première participation avec une voiture d'usine aux 24h du Mans depuis 1972, Ferrari remporte la course devant la très expérimentée équipe Toyota – une 10^e victoire pour une Ferrari au Mans, la première depuis 1965, c'était il y a 58 ans ! L'édition du centenaire a connu 34 changements de leaders. Si les 24h 1999 ont été considérées comme la plus grande édition du 20^e siècle avec cinq grands constructeurs engagés et un scénario fou, 2023 sera difficile à déloger dans le cœur des 350 000 spectateurs qui ont vu l'histoire s'écrire sous leurs yeux. À moins que... L'an prochain Ferrari remettra son titre en jeu, et il y aura probablement des 499P privées engagées, alors qu'Alpine, BMW et Lamborghini viendront enrichir le plateau des Hypercars. Un an à attendre ? Que ça va être long ! 🕒

Page de gauche

Scène de liesse à l'arrivée. Sur le podium, les pilotes de la Ferrari n° 51 victorieuse (de gauche à droite) : les Italiens Antonio Giovinazzi et Alessandro Pier Guidi, et l'Anglais James Calado. À l'extrême gauche, Sébastien Buemi, vainqueur en 2018, 2019, 2020 et 2022 sur Toyota, peine à masquer sa déception.



LA CHEVAUCHÉE SAUVAGE

Le Purosangue est-il la grand tourisme ultime ?
Pour le savoir, nous sommes partis pour une virée
de 1 000 km à son volant.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FÉLICIEN VEROT

M

ille kilomètres, quoi de mieux pour connaître une voiture ? C'est la distance que nous avons couvert au volant du Purosangue lors d'un voyage entre Paris, Clermont-Ferrand et Le Mans... De quoi compléter nos premières impressions après les essais dans les Alpes italiennes (voir *Enzo* n° 20), mais aussi découvrir dans le détail le « SUV » Ferrari dans un contexte « grand tourisme » au plus près de son utilisation réelle.

Rendez-vous a été pris chez l'agent de la marque, Charles Pozzi Paris, pour récupérer notre Purosangue. Nous ne sommes pas les seuls : dans notre convoi, qui a pour objectif les 24h du Mans avec un passage chez Michelin, il y a aussi une Roma, une Portofino M, une 296 GTB ainsi qu'une GTS et une SF 90 Spider, soit un panorama quasi-complet du catalogue de la marque. En pareille compagnie, le Purosangue se remarque forcément : en hauteur, il mesure deux bonnes têtes de plus que ses camarades d'écurie.

C'est une bonne occasion pour vérifier comment il se fonde dans la famille Ferrari. Côté style, pas d'erreur possible : l'identité des dernières productions de Maranello est bien présente, et avec son habitacle d'apparence plutôt menue et ramassé sur le train arrière, on ne risque pas de le prendre pour une bétailière.

À bord de la voiture nous sommes deux, et nos bagages pour une petite semaine de voyage (deux valises et deux sacs) occupent une bonne partie du coffre. Dans ces conditions, un troisième voyageur pourrait se joindre à nous, mais à quatre, il faudra voyager plus léger.

J'ai plus que le temps de me familiariser avec l'habitacle avant que la meute ne soit prête à partir. En m'asseyant derrière le volant, ma première impression est d'être un peu dominé par l'imposante planche de bord, jusqu'à ce que je comprenne que le fauteuil a été réglé au plus bas – pour une impression plus sportive ? – et que l'amplitude de ses réglages est immense. En quelques secondes me voici installé dans une position beaucoup plus haute, m'offrant une meilleure vision sur la route – et me permettant de passer le coude à la très haute portière.

La finition est irréprochable et la qualité des matériaux très bonne. J'apprécie le design plutôt sobre de l'intérieur,

accentué par le monochrome noir, sans touches de couleur parasites, juste quelques plaquages et accents métalliques sur la console centrale. L'idée du cockpit séparé en deux et originale et bien pensée : devant le passager, un immense écran qui trouve enfin sa fonction. J'ai toujours considéré que la « bande » installée sur les autres modèles était un gadget, mais ici, la possibilité de commander les divers réglages du système audio, de la climatisation ou des sièges de tous les occupants fait du passager un réel copilote.

Vous aurez besoin de lui, car l'ergonomie, côté conducteur, est toujours déroutante. Bien sûr, on finit par s'habituer au volant multifonction Ferrari, mais il a toujours les mêmes défauts : un rappel des clignotants aléatoire, des commandes d'autoradio introuvables et, ici, une nouvelle croix directionnelle tactile au fonctionnement obscur.

Une couche de complexité est ajoutée par la molette qui commande la climatisation et les sièges. L'objet est superbe : escamotable électriquement, cerclé d'aluminium, avec un écran tactile multifonction en son centre... Mais celui-ci est bien trop petit pour le nombre de fonctions qu'il permet d'ajuster et le déploiement de l'ensemble est trop long pour un usage instantané.

Domage : l'idée est belle, et les nombreuses d'options de massages et la nuance des réglages des sièges chauffants et ventilés (le système est très efficace), rendent les voyages bien plus reposants.

Au rayon des critiques, évoquons l'instrumentation. Le combiné est superbe. C'est une dalle entièrement numérique avec un joli compte-tour central au léger effet 3D. L'ensemble est surmonté d'un affichage tête haute de la vitesse sur le pare-brise, parfaitement dans l'axe de vision : une fonction qui s'avère primordiale sur une Ferrari, si l'on espère conserver l'intégralité des points de son permis.

Une touche au volant permet de basculer sur l'affichage quasi plein écran de la navigation, gérée uniquement par le téléphone. C'est très pratique, mais l'affichage devient alors un peu impersonnel : j'aurais aimé conserver un compte-tour quelque part à côté de la carte.

Passer outre la navigation embarquée est une idée audacieuse à saluer – impossible de faire mieux, en termes de réactivité, de mises à jour ou d'ergonomie qu'un smartphone – mais pourquoi devoir être à l'arrêt pour pouvoir appareiller un nouveau téléphone ?

SES VOCALISES DANS LES TOURS VOUS DONNERONT DES FRISSONS, TOUT COMME LA POUSSÉE QUI LES ACCOMPAGNENT

Je suis un peu trop difficile ? J'admets que l'ensemble me paraît plus abouti que sur les premières Roma que j'ai essayées : les commandes me semblent plus réactives et la connexion avec mon vieux smartphone plus stable. Néanmoins, à une époque où les écrans tactiles sont devenus omniprésents dans nos vies, la comparaison avec les produits de référence est inévitable, et il est important pour Ferrari de faire encore quelques progrès sur ces points. Il n'y a là rien d'insurmontable.

La traversée de Paris dans les embouteillages du périphérique permet de jauger de la docilité parfaite de la voiture dans le trafic : c'est une GT bien élevée et maniable. Mais c'est avec hâte que nous atteignons enfin l'autoroute pour dégourdir les 12 cylindres à la première barrière de péage. À ce sujet : attraper le ticket est bien plus facile que sur d'autres Ferrari, mais avoir le bras long et le compas dans l'œil pour se placer au plus près de l'automate reste toujours indispensable...

Passons le mode Sport sur le Manettino, et écrasons l'accélérateur... Ouah ! Quelle sonorité ! Et quelle poussée ! La tranquille voiture qui jusque-là se promenait en silence sur un filet de gaz explose littéralement, me plaquant au siège tout en dispensant une mélodie aussi gourmande que puissante. Si la fiche technique du Purosangue pourrait donner à penser que sa mécanique n'est qu'une simple évolution de celle de la GTC4Lusso, le curseur émotionnel a

clairement été réglé deux à trois crans plus loin. Les sensations que ce SUV distille n'ont rien à voir avec celles, bien plus policées, du break de chasse. C'est surprenant, et très impressionnant considérant l'embonpoint pris au passage : 2033 kg à sec pour le Purosangue contre 1790 à la GTC4Lusso V12.

Le confort est impérial, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. En effet, les passagers montés derrière disposent, en plus d'une climatisation séparée, de deux sièges indépendants équivalents à ceux de devant, avec des réglages électriques, chauffage et ventilation. Avec mon 1m83, je n'ai ni à me plaindre du large espace pour mes jambes ni de la garde au toit.

Voyager à quatre sur des longs trajets était déjà envisageable avec la GTC4Lusso, mais ici la question de savoir si c'est faisable ne se pose même pas. On gagne la facilité d'accès offerte par les portes arrière, mais aussi par la hauteur du pavillon : nul besoin de ramper pour s'installer à l'arrière.

À ce propos, si l'ouverture antagoniste de ces portes arrière est pratique, je ne suis pas certain de l'intérêt de leur motorisation : au premier obstacle, le fonctionne-

ment devient aléatoire, et leur mécanisme ajoute un poids sans doute non négligeable à la voiture.

La vie à bord est rendue plus agréable par le très grand toit vitré optionnel. Il ne s'ouvre pas, mais dispose d'une fonction électrochromatique pouvant en faire varier l'opacité – si la vitre n'est jamais totalement transparente, elle arrive parfaitement à arrêter le rayonnement du soleil.

Un passage sur les petites routes du Massif Central permet de jouer un peu avec le Purosangue et de s'étonner de son agilité. Contre toute attente, cette grosse voiture se prend aisément en main et accepte d'être allègrement bousculée. Les sensations ne sont pas celles d'une sportive pure et dure – dans cet exercice l'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio est surprenant, mais il ne boxe pas dans la même catégorie – mais pour un grand tourisme de pareil poids et gabarit elle propose un dynamisme digne d'une Ferrari. Et surtout, elle donne le sourire d'une oreille à l'autre.

Après ce long périple parcouru en deux étapes, le point qui m'a le plus marqué avec le Purosangue c'est sa

grande polyvalence et facilité d'utilisation. Le V12 est capable d'être très silencieux à régime de croisière – à l'image d'un moteur turbo – mais ses vocalises dans les tours vous donneront de véritables frissons, tout comme la poussée qui les accompagne.

Il a quelques petits défauts qui vont vous agacer au quotidien – c'est l'apanage des italiennes, leur charme dirons certains –

mais ceux-ci n'ont rien de rédhibitoire et les émotions que la voiture distille font qu'on lui pardonne tout. La GTC4Lusso était déjà une formidable voyageuse, mais c'était aussi une auto intimidante par sa largeur et sa faible hauteur de caisse, aux places arrière très confortables, mais difficiles d'accès. Le Purosangue corrige tous ces points pour devenir une voiture parfaitement utilisable au quotidien, quelle que soit la distance à parcourir. C'est remarquable.

Oh, un dernier mot : le Purosangue est un véritable aimant à regards : à chacun de nos arrêts, en ville ou à une station service, les passants n'ont eu d'yeux que pour lui, comme si l'incroyable troupeau de chevaux cabrés qui nous accompagnait n'existait pas. Ce n'est pas seulement l'effet de la nouveauté : les SUV sont la typologie de véhicules qui parlent aujourd'hui au plus grand nombre, et en s'aventurant sur ce secteur, Ferrari n'a fait que devenir universellement plus désirable.

De toute façon, passer inaperçu en Ferrari n'a jamais fait partie de votre cahier des charges, n'est-ce pas ? 🗣️

Au centre, de gauche à droite
La meute au départ, réunie chez Charles Pozzi Paris. La nouveauté de l'habitacle est ce grand écran tactile transformant le passager en copilote. Les chevaux sont lâchés sur l'autoroute : le Purosangue est de loin le plus à l'aise ici.

Purosangue

MOTEUR V12 6 496 cm³ 2x2 ACT, 48 soupapes, injection directe **PUISSANCE** 725 ch à 7 750 tr/min
COUPLE 716 Nm à 6 250 tr/min **TRANSMISSION** F1 À 8 rapports à double embrayage, intégrale 4 RM-S
SUSPENSION Triangles superposés, suspension active électro-mécanique avec combinés ressorts hélicoïdaux / amortisseurs télescopiques
FREINS Disques carbone céramique Av : 398 mm, Ar : 380 mm. ABS EVO **JANTES** Av : 9 x 22", Ar : 11 x 23"
PNEUS Av : 255/35 R22, Ar : 315/30 R23 **POIDS** 2 033 kg (à sec, avec options d'allègement) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,80 kg/ch
0-100 KM/H 3"3 (annoncé) **VITESSE MAXI** > 310 km/h (annoncée) **PRIX DE BASE** 384 229 €



LA DERNIÈRE DE LA LIGNÉE



L'histoire de la dernière Ferrari carrossée
par Zagato, telles que racontée par Ugo Zagato
et son designer, Norihiko Harada.

TEXTE NATHAN CHADWICK | PHOTOS MAX SERRA
AVEC L'AUTORISATION DE CAVALLINO MAGAZINE



**IL Y A DES RÈGLE À RESPECTER :
LA FERRARI DONNEUSE NE DOIT
PLUS ÊTRE PRODUITE, MAIS PAS
DEPUIS PLUS DE 10 ANS**



Z

agato occupe une place unique parmi les carrossiers italiens et il est certain que peu de maisons de design suscitent des réactions aussi fortes à l'égard de leurs créations.

Forte d'une longue histoire remontant à 1919, cette carrozzeria a joué un rôle clé dans le développement de Ferrari, de

l'homme et de ses machines. Ugo Zagato avait créé son entreprise éponyme pour rendre les voitures et les avions plus légers et plus aérodynamiques, ce qui pouvait difficilement échapper à Enzo Ferrari, alors qu'il était pilote chez Alfa Romeo. Zagato produira plusieurs carrosseries pour le jeune Enzo, et le célèbre carrossier ne tardera pas à créer des carrosseries pour les voitures portant l'écusson jaune.

Tout a commencé par la 166 MM Zagato Panoramica de 1948 (châssis #0018M), le premier coupé Ferrari. Dans les années qui ont suivi, Zagato a de nouveau posé ses insignes sur des Ferrari, et si cela est arrivé beaucoup moins souvent à Zagato qu'à Pininfarina ou Bertone, les créations en question sont toujours mémorables. « Zagato n'a jamais travaillé officiellement avec Ferrari, mais depuis 1947, 20 Ferrari ont été marquées de notre Z », explique Andrea Zagato, directeur de la firme et petit-fils du fondateur de l'entreprise, Ugo. « Tous ces modèles intègrent des solutions de design d'avant-garde ou représentent simplement le langage Zagato de la décennie, et l'hommage de notre famille à Enzo Ferrari. »

Le concept selon lequel un constructeur construit un châssis sur lequel le client confie à un carrossier le soin de monter une carrosserie était courant avant la Seconde Guerre mondiale, mais il a ensuite commencé à s'essouffler. Les carrosseries spéciales Zagato ont néanmoins continué à équiper des Ferrari, des Alfa Romeo, des Abarth et des Lancia jusque dans les années 1960, après quoi Zagato a commencé à produire des concept-cars et à assembler des véhicules de série tels que la Maserati Biturbo Spyder ou l'Alfa Romeo SZ.

Le carrossier a renouvelé son association avec Ferrari dans les années 1990, avec la 348 Zagato Elaborazione et la FX93 basée sur la Testarossa. Ces deux voitures préfiguraient des éléments de design qui sont apparus plus tard respectivement sur la F355 et l'Enzo.

Les dernières Ferrari à porter l'insigne de Zagato sont la Nibbio et la Nibbio Spyder. « En 2013, avec la fin de la production de la 599 et la présentation de la nouvelle F12, Giordano Casarini, notre directeur technique, et moi-même avons personnellement présenté le projet 599 GTZ Nibbio à la direction générale de Ferrari, explique Andrea. Comme ce fut le cas pour la 575 GTZ en 2005, ce projet a été adressé à Ferrari Classiche. »

La 575 GTZ a été conçue pour le collectionneur japonais Yushiyuki Hayashi par le designer de Zagato, Norihiko Harada, et s'inspire de la 250 GT Zagato de 1965. Six voitures ont été assemblées, dont deux ont été conservées par Hayashi.

« Après sa présentation en 2006, le design de la 575 GTZ continuait de grandir dans ma tête, et l'idée de la Nibbio est donc née très rapidement, explique Norihiko. La Nibbio hérite de l'identité stylistique distinctive de la 575 GTZ. Les deux modèles ont des volumes d'ailes et de capot clairement séparés, une calandre centrale ovale et deux prises d'air supplémentaires à l'avant de l'aile ponton. »

Cependant, pour construire une Ferrari sur mesure, il ne suffit pas de la confier à son atelier préféré: il y a des règles à respecter. « La voiture donneuse de Ferrari doit être hors production et la transformation doit être effectuée dans les 10 ans suivant la fin de sa production, explique Andrea. Ferrari nous a également demandé, à Giordano et à moi, de ne pas toucher au pare-brise – cette contrainte est devenue le véritable défi de notre refonte. »

Des restrictions ont également été imposées en ce qui concerne le lieu de vente de la voiture. « Ferrari nous a suggéré de ne pas vendre la voiture aux États-Unis, et nous avons donc concentré nos ventes sur l'Europe et l'Extrême-Orient, explique Andrea. Malgré cela, certaines Nibbio ont récemment été revendues par des clients et d'autres collectionneurs, et on les trouve aujourd'hui dans des collections du monde entier. »

Bien que Norihiko ait commencé à esquisser des évolutions de sa 575 GTZ dès que celle-ci a été achevée, d'autres projets plus urgents ont pris le dessus. Cependant, en 2012, Andrea a repéré une occasion de revoir l'idée, et Norihiko s'est mis au travail. « J'ai d'abord dessiné la vue de trois quarts avant et arrière, ainsi que la vue latérale. Ensuite, j'ai commencé à créer un volume 3D approximatif à partir des données scannées de la 599, explique-t-il. Une fois satisfait du volume 3D de base, je l'ai partagé avec mon collègue, un modelleur et concepteur 3D Alias, pour qu'il commence à créer les données 3D complètes. » Ce projet allait poser de nombreux défis à Norihiko et à son équipe. « J'ai changé l'attitude stylistique de base de la 599, qui est une forme en coin, en une forme néoclassique plus traditionnelle, explique-t-il. Changer l'attitude de base d'un véhicule est un risque de design, mais en prenant plus de risques, le designer peut obtenir plus de marge de manœuvre, pour créer un design avec plus de valeur. »

Bien que l'aspect visuel de la voiture ait complètement changé, les principes mécaniques fondamentaux sont restés les mêmes. « Les paramètres techniques de la 599 n'ont pas été modifiés, puisque nous sommes un carrossier et non un préparateur – même les roues sont celles de la 599 d'origine, explique Andrea. Ayant respecté la demande de Ferrari concernant le pare-brise, le tableau de bord et l'architecture intérieure sont identiques – nous n'avons travaillé que sur les garnitures et les couleurs. »

Les feux arrière sont l'une des caractéristiques les plus remarquables du design extérieur. « J'ai conçu ce feu arrière afin de ne pas perturber la forme pure de l'aile arrière, explique Norihiko. Je visais l'élégance classique du verre fumé de certaines







**« LA MÉCANIQUE DE LA 599 N'A PAS ÉTÉ
MODIFIÉE : NOUS SOMMES DES
CARROSSIERS, PAS DES PRÉPARATEURS »**



automobiles d'avant-guerre. C'est probablement très différent des goûts actuels de Ferrari en matière de design, mais cela ne signifie pas que nous ne respectons pas la vision de Ferrari pour l'avenir – en fait, j'apprécie vraiment le langage actuel du design de la marque. »

La partie préférée de Norihiko sont les ailes arrière. « J'ai demandé à notre bureau d'études d'ajouter 10 mm à l'arrière, de chaque côté, afin de concevoir une aile glamour et sensuelle. » Zagato a développé le projet sur trois ans. « En 2017, lorsque nous avons terminé le prototype et les neuf voitures clients, nous avons satisfait aux exigences de la certification Ferrari Classiche White Book », explique Andrea.

Bien que chaque voiture soit construite sur mesure pour chaque client, avec des options presque illimitées en termes de couleurs et de garnitures, Zagato s'est efforcé d'orienter les goûts des clients. « Nous avons tendance à ne pas suggérer le rouge parce qu'il ne fait pas partie de la tradition Ferrari-Zagato depuis plus de 70 ans, explique Andrea. Certaines ont été inspirées par la livrée bleue et blanche de la 250 GTZ de 1956, mais comme pour le projet 575 GTZ, aucune couleur et aucun habillage n'était exactement identique à l'autre. »

La Nibbio occupe également une place importante dans le cœur d'Andrea – sa femme Marella Rivolta et lui en possèdent une, et c'est leur première Ferrari. « Je me souviens que Giorgetto Giugiaro voulait sa première Ferrari spéciale pour marquer son 50^e anniversaire de travail dans le design automobile – nous l'avons fait à temps pour le centenaire de Zagato, dit-il. Nous vivons au bord du lac Majeur et nous conduisons nos voitures de collection dans notre région, où il y a de nombreux endroits magnifiques à visiter pendant le week-end. Jusqu'à présent, nous n'avons participé à aucun événement avec la voiture, mais la possibilité reste ouverte.

Ce qui nous amène à sa combinaison de couleurs préférée parmi les dix voitures. « Je dois dire que ma couleur préférée est le bleu clair, car c'est ma femme qui l'a choisie, dit-il en riant. Il y a aussi une voiture de client dont la couleur est très proche de la nôtre, mais dont l'intérieur et la livrée sont différents. »

L'histoire de la Nibbio a connu un autre rebondissement: le Spyder. « Il y a eu cinq voitures de clients et un prototype, explique Andrea. Le défi technique pour la version décapotable était que nous ne pouvions pas demander de certification à Ferrari. Comme pour la 575 GTZ précédente, la capote a été développée en interne par l'ingénieur Pavesi, célèbre pour avoir réalisé la capote de la Testarossa de Gianni Agnelli (#62897). Il s'agit d'une « grande complication » électronique, mécanique et hydraulique, mais aussi d'une œuvre d'art. »

En revenant sur le projet Nibbio, Norihiko réfléchit aux progrès de la conception automobile dans son ensemble. « Le thème du design de la Nibbio s'inspire de l'architecture du design automobile des années 1950 et 1960; il exprime la beauté unique des automobiles. À cette époque, l'automobile a été façonnée par des échanges sains et sans compromis et par le respect entre les ingénieurs et les designers, explique-t-il. Les nouvelles inventions des ingénieurs ont toujours servi de catalyseurs aux designers pour créer de nouvelles expressions de la beauté. La Nibbio est une voiture destinée à ceux qui apprécient et aiment la beauté inhérente d'une voiture qui a véritablement mûri avec le temps. »



En haut

La contrainte de conserver le pare-brise de la 599 GTB donneuse a obligé à garder également la planche de bord d'origine.



Page de droite

La voiture noire est le châssis #161041, elle fut livrée neuve en Arabie Saoudite, la bleue claire, #166264, conservée par Ugo Zagato.

Mais qu'en est-il des futures Ferrari-Zagato? Andrea est ouvert à l'idée. « J'aimerais poursuivre la tradition familiale en personnalisant une Ferrari de collection à chaque décennie, mais pas sans respecter les règles du constructeur, comme nous l'avons toujours fait », déclare-t-il.

« Enzo Ferrari était beaucoup plus proche de ma famille que les gens ne le pensent. » Ce sont ces liens qui, espérons-le, permettront d'écrire de nouveaux chapitres de l'histoire Ferrari-Zagato. « Il y a eu un partenariat entre Ugo Zagato et la Scuderia Ferrari de 1929 à 1938, explique Andrea. C'est pourquoi je pense que la personnalisation d'un modèle par décennie, commencée par Ugo, devrait être maintenue; c'est seulement 10 voitures tous les dix ans, parmi plus de 100 000 autres, qui est l'objectif actuel de Ferrari. Je ferai de mon mieux pour assurer la continuité. »

Ce sens de la tradition se reflète dans le choix idéal d'Andrea pour la prochaine voiture. « Je dois être cohérent avec la tradition de ma famille et les règles de la Ferrari Classiche, et donc opter pour des modèles 12 cylindres immédiatement après qu'ils aient été déclarés hors production, à moins que les règles ne changent. »

Quant à Norihiko, dont la Ferrari préférée est la 365 GTB4, il aimerait avoir la chance de travailler sur n'importe quelle Ferrari. « Je n'ai pratiquement jamais eu l'occasion de choisir la voiture donneuse, car il s'agit généralement d'une collaboration entre Zagato et un client privé ou un constructeur, explique-t-il. Quoi qu'il en soit, si je pouvais réaliser un design sur n'importe quelle Ferrari actuelle, je serais le designer le plus heureux du monde. »

599 GTZ NIBBIO

MOTEUR V12, 5 998 cm³, **PUISSANCE** 620 ch à 7 600 tr/min

COUPLE 608 Nm à 5 600 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle robotisée à 6 rapports, propulsion, différentiel à glissement limité

SUSPENSIONS Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs, barre antiroulis

DIRECTION Crémaillère, assistée **FREINS** Disques ventilés, Av : 355 mm, Ar : 330 mm, ABS, EBD

PNEUS Av : 245/40 ZR19, Ar : 305/35 ZR20 **POIDS** 1 690 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,72 kg/ch

VITESSE MAXI 330 km/h **0 À 100 KM/H** 3'7 **PRODUCTION** 2008, 10 exemplaires **COTE ACTUELLE** 850 000 euros



Rallye classic & modern cars

dimanche 24 septembre

A la découverte des routes du Luxembourg



Lux Tour

4 Eme EDITION
Nouveau parcours

Photo by Ci Photo



Un circuit d'environ 200 km uniquement à l'intérieur du Luxembourg, mettant en avant les vraies valeurs du Grand-duché

www.cometolux.com
+352 661 61 9001



LA VITA ROSSA

Sur les routes du Tour Auto **Page 58** À la rencontre de nos lecteurs au Sport et Collection **Page 74**

Les plus belles Ferrari de la Villa d'Este... **Page 78** ...du Cavallino Classic Modena... **Page 82**

...et du Padre Figlio **Page 86** Cifonelli habille les 24 heures du Mans **Page 88**

Horlogerie, livres, modèles réduits et beaux objets Ferrari **Page 92**



TOUR AUTO

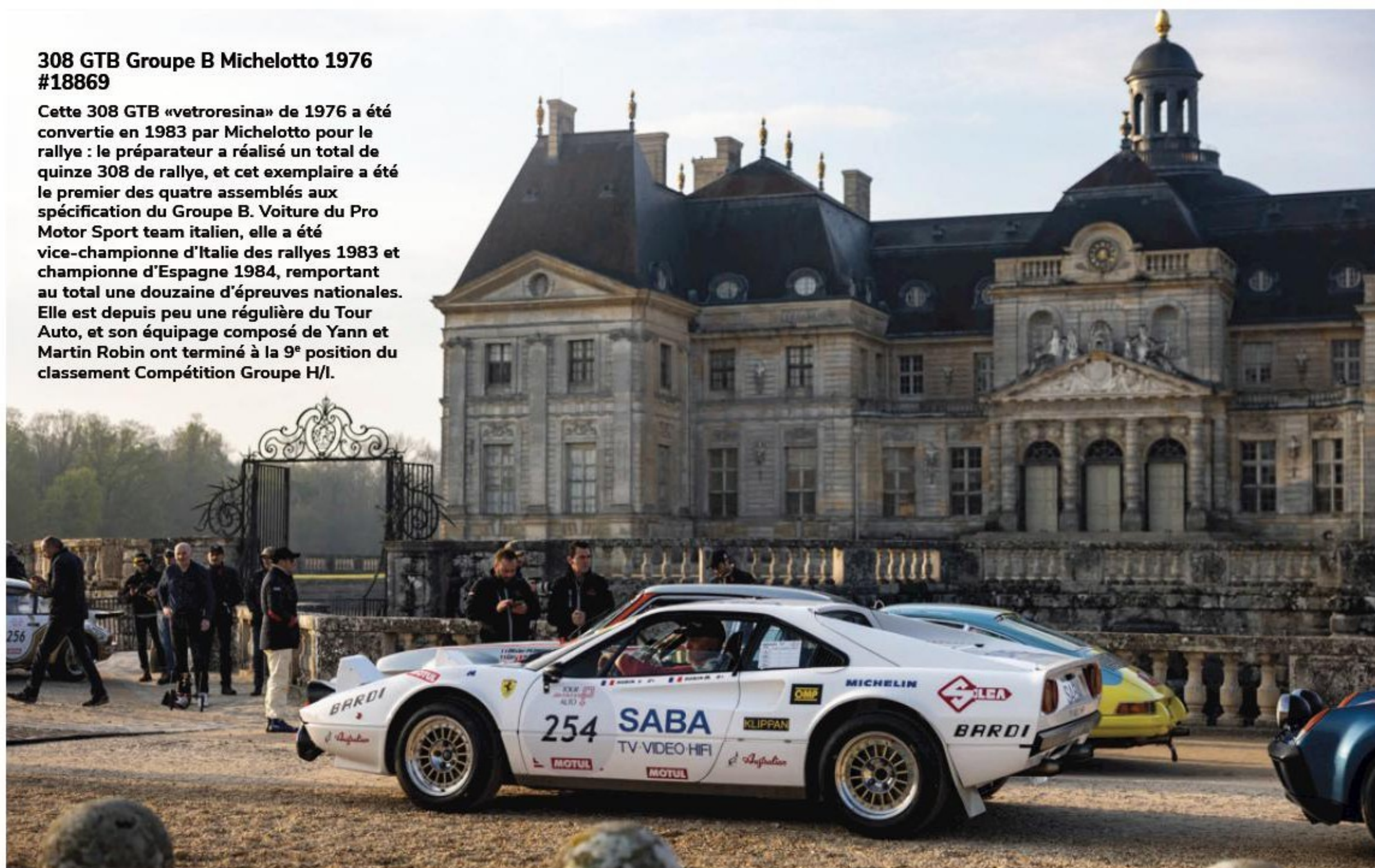
Pour parcourir les routes du Tour Auto, nous nous sommes évadés au volant d'une 296 GTS pour découvrir un plateau de Ferrari exceptionnelles

TEXTE MAX ROSENFELD | PHOTOS FÉLICIEN VÉROT & JEAN OLIVIER PETITJEAN



308 GTB Groupe B Michelotto 1976 #18869

Cette 308 GTB «vettoresina» de 1976 a été convertie en 1983 par Michelotto pour le rallye : le préparateur a réalisé un total de quinze 308 de rallye, et cet exemplaire a été le premier des quatre assemblés aux spécifications du Groupe B. Voiture du Pro Motor Sport team italien, elle a été vice-championne d'Italie des rallyes 1983 et championne d'Espagne 1984, remportant au total une douzaine d'épreuves nationales. Elle est depuis peu une régulière du Tour Auto, et son équipage composé de Yann et Martin Robin ont terminé à la 9^e position du classement Compétition Groupe H/I.



E

ngager et rouler une 308 GTB Gr. IV Michelotto au Tour Auto peut-être quelque chose d'assez complexe et contraignant pour le commun du propriétaire d'italiennes : entre le passeport technique, l'assistance mécanique, le rythme infernal de cet

emblématique rallye, sans oublier les milliers de kilomètres à parcourir dans un vacarme assourdissant... Cette année, nous avons décidé d'opter pour une solution un peu plus... Relaxante.

À l'occasion de ce millésime 2023, nous avons profité de la caravane partenaire, réservée aux fidèles clients de Ferrari. Au programme, un voyage à vive allure au plus près du road book du Tour Auto, des escales d'exception et un traitement haut de gamme. Une virée qui nous a emmené par Beaune et Aix en Provence, en passant par le fabuleux circuit de Charade, au volant d'une 296 GTS particulièrement à l'aise dans l'exercice du voyage rapide, au milieu des plus beaux bolides de course engagés. ❶





**365 GTB/4 Competizione 1972
#16717**

Cette Daytona de 1972 a été convertie en «Competizione» en 1975 pour être engagée par l'Ecurie Francorchamps belge aux 24h du Mans, pilotée par Jean-Claude Andruet et Teddy Pilette, qui l'ont emmenée à la 12^e place au général. Elle a surtout couru très intensivement au cours des années 2000 dans les épreuves historiques du Ferrari Maserati Historic Challenge, pilotée par François Degand, avant de passer entre les mains de Mr. John of B, pour enfin partir en Allemagne auprès d'Alexander Rittweger. Pilotée ici par Sam Hancock et Saif Assam, elle termina 19^e du classement Compétition H/I.



512 M (C) 1971

Le (C) inscrit sur la liste des engagés indique une Continuation, façon polie d'indiquer que la voiture est une réplique – vraisemblablement assemblée par le spécialiste hollandais Roelofs Engineering – mais faut-il bouder son plaisir ? Voir pareille voiture s'échapper sur la route et être pilotée sur circuits est un sacré événement – qu'elle soit «vraie» ou «fausse». Engagée par Mr. John of B, le rythme sur circuits de cette 512 en a fait la grande favorite pour la victoire en Groupe H/I, jusqu'à ce qu'une touchette à Charade la pousse à l'abandon. Mais quel panache !

296 GTS

La 296 GTS s'est révélée être l'outil idéal pour cette équipée. Découverte, à rythme soutenu sur les traces du road-book, elle s'est montrée infatigable pour bondir d'un point de corde à l'autre. Elle a aussi rencontré un succès tout particulier dans les villages du parcours, remplissant son office de machine à rêves, particulièrement auprès des enfants.



**250 GT Berlinetta Lusso 1963
#5157GT**

La régularité est une affaire de spécialistes, et la 250 GT Lusso d'Eric Hamoniau (cette année associé à Jérôme Dupard), grande habituée du Tour Auto, s'est imposée dans le classement régularité pour la seconde fois après une première victoire en 2019. Elle devance la Mini Cooper S 1275 de l'équipage belge Jean-Jacques Martens / Aswin Pyck, (victorieux l'an passé sur une Volvo PV 244), et la Mercedes 300 SL de Dominique Poels / Stéphane Prat.



250 MM 1953 #0254MM

La superbe 250MM du Suisse Arnold Meier a participé aux Mille Miglia 1953 et 1954 avant de connaître une brillante carrière dans les courses de côte Suisse, où elle a remporté huit victoires de classe entre 1956 et 1958. Restaurée en 2015, elle fait la tournée des grands événements européens depuis quelques années (Tour Auto, Le Mans Classic, Goodwood Revival, Modena Cento Oro Classic...). Plus ancienne Ferrari engagée cette année au Tour Auto, son grand âge lui offrait un avantage sérieux au classement à l'indice de performance, qu'elle a terminé à la 5^e place.



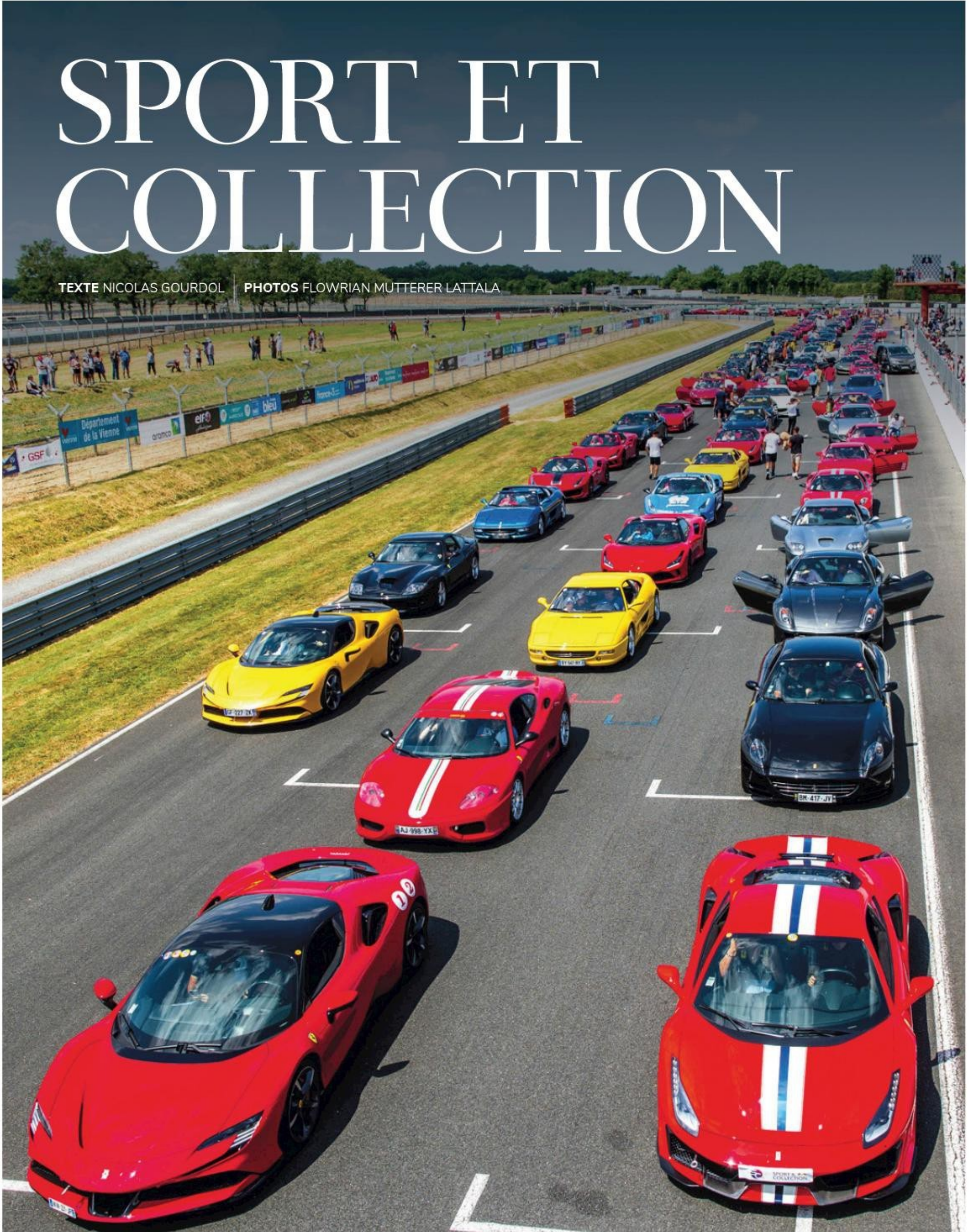
308 GTB Groupe 4 Facetti 1976 #20457

Convertie en voiture de course du Groupe 4, cette 308 GTB a été engagée dans plus de 20 courses entre 1976 et 1981 par le pilote Felice Besenconi, dont le Giro d'Italia de 1977 à 1979, les 24h de Daytona 1978 ou les 1000km de Monza 1980. Engagée par Arnaud Gauduel et Olivier Jolli, elle s'est classée 18^e à l'arrivée en Compétition H/I.



SPORT ET COLLECTION

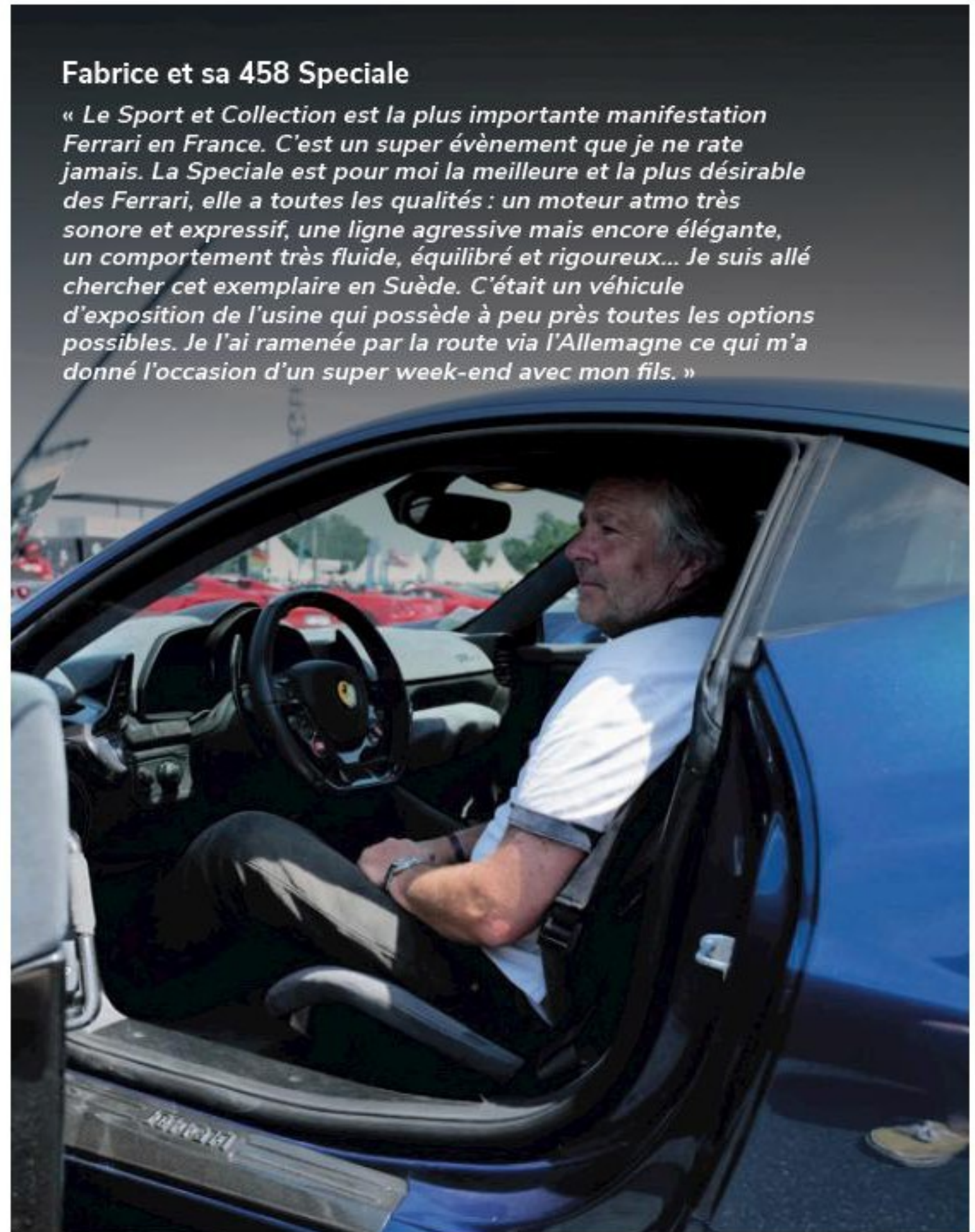
TEXTE NICOLAS GOURDOL | PHOTOS FLOWRIAN MUTTERER LATTALA





Philippe et sa F12berlinetta

« Pour moi, cet événement était une découverte, j'étais comme un petit garçon dans un magasin de jouets ! Je rêvais d'une 458 Speciale mais la spéculation actuelle m'a fait me rabattre sur une F12 et je n'ai aucun regret. On n'a pas fait mieux et on ne fera jamais mieux qu'un V12 atmo'. Dans un monde automobile qui s'électrifie de plus en plus, c'est le meilleur des antidépresseurs. Elle est tout sauf aseptisée, elle a du caractère et on ne s'ennuie jamais à son volant. Pour l'anecdote, c'est Tesla qui m'a payé m'a Ferrari, grâce à 10 000 dollars d'actions achetées en même temps qu'une Model 3 en 2019... »



Fabrice et sa 458 Speciale

« Le Sport et Collection est la plus importante manifestation Ferrari en France. C'est un super événement que je ne rate jamais. La Speciale est pour moi la meilleure et la plus désirable des Ferrari, elle a toutes les qualités : un moteur atmo très sonore et expressif, une ligne agressive mais encore élégante, un comportement très fluide, équilibré et rigoureux... Je suis allé chercher cet exemplaire en Suède. C'était un véhicule d'exposition de l'usine qui possède à peu près toutes les options possibles. Je l'ai ramenée par la route via l'Allemagne ce qui m'a donné l'occasion d'un super week-end avec mon fils. »

D

u 1er au 4 juin dernier s'est déroulée la 29^e édition de Sport et Collection sous un soleil de plomb. Enzo y tenait un stand et nous avons pu vivre de l'intérieur cet événement unique en France (et au-delà) réunissant

1100 voitures de sport dont 507, et non « 500 Ferrari contre le cancer ». Soyons précis ! Cette année record a permis de récolter 460 000 euros reversés au CHU de Poitiers au profit de la recherche, portant à 6 millions le montant cumulé depuis la première édition ! Cette grande fête au grand cœur a la particularité, au-delà du nombre d'autos présentes, d'offrir une variété exceptionnelle de modèles, de la 308 à la Enzo en passant par des légendes de la course comme la 512 BB LM et bien sûr l'intégralité de la gamme actuelle. 35 000 spectateurs sont venus assister à ce spectacle unique et œcuménique et de nombreux lecteurs d'Enzo n'auraient évidemment raté ce pèlerinage au Val de Vienne sous aucun prétexte. Six d'entre eux nous parlent de leur voiture et de ce que représente pour eux Sport et Collection. ❶



Philippe et sa 355 Berlinetta

« Le Sport et Collection représente un formidable élan de générosité, une belle aventure humaine où le glamour se mélange à la compétition, l'esthétique et les belles rencontres. C'est mon épouse qui a choisi la F355 : c'est sa voiture ! Un rêve de jeunesse qui s'est concrétisé. C'est typiquement la voiture que tout le monde adore mais que tout le monde a peur d'entretenir ! Au niveau sensation les 380 ch valent bien les 800 ch d'aujourd'hui. Pour l'anecdote, je suis le chauffeur de Madame : elle ne conduit pas mais elle est dingue de vitesse ! »



Raphaël et sa 599 GTB Fiorano

« Cet événement est pour moi une excellente façon d'avoir une action caritative tout en rencontrant d'autres passionnés et en admirant les plus belles créations automobiles ! Pourquoi la 599 GTB ? Depuis sa présentation en 2006 (j'avais 15 ans), j'en rêvais. C'est une icône avec un doux mélange entre conservatisme et modernisme. Mon père, lorsqu'il était encore parmi nous, et moi disions « un jour... ». J'aime son moteur, sa finition, sa brutalité. On sent l'artisanat et l'ingénierie partout. À la British Welcome aux dernières 24h du Mans, un petit bonhomme est monté dans la voiture et s'est retrouvé sans voix. La relève est assurée ! »



Willy et sa 430 Scuderia

« Trois jours dans un autre monde, le paradis et l'irréel que l'on peut toucher du doigt ! Nulle part ailleurs on peut voir en statique et en dynamique autant de Ferrari et de super voitures ! La Scuderia ? C'est un coup de folie il y a 4 ans. Ma première Ferrari et directement de l'exceptionnel ! Elle est pure, sauvage, expressive au possible. Et le moteur : une cathédrale mécanique et symphonique. Pour moi c'est LA Ferrari par excellence. »



Thomas et sa 360 Challenge Stradale

« Sport et Collection reste à ce jour un des rendez-vous les plus prestigieux de l'année pour les passionnés de voiture et surtout de Ferrari en France. La Challenge Stradale reste le produit mythique définissant la marque dans toute sa grandeur. Cela reste la dernière voiture de course homologuée sur route, évitant toute réglementation de pollution actuelle, ce qui la rend authentique et bestiale à la fois. Son châssis et sa sonorité font d'elle ma voiture préférée. »



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



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT



250 GTO 1963 #4153GT

Après Pebble Beach l'été dernier, 4153GT s'est attaquée pour la première fois à la Villa d'Este cette année, dans la catégorie G, « Un siècle de 24 Heures du Mans : les héros de la plus célèbre course du monde », qu'elle a remportée. La voiture a participé aux 24h en 1963, aux mains de Pierre Dumay et de « Eldé », terminant 4^e au général et seconde de sa catégorie, et depuis 2015, elle a été repeinte aux couleurs de la course. Auparavant, elle portait la livrée argent à bande jaune héritée de sa période au sein l'Écurie Francorchamps, avec laquelle elle a remporté son plus grand fait de gloire : la victoire au général dans le Tour de France automobile 1964.



250 GT California Spyder SWB 1961 #3021GT
Coppa d'Oro Villa d'Este.

Nous l'avons connue grise, elle nous est revenue bleu métallisé à la Villa d'Este, pour remporter la Coppa d'Oro Villa d'Este, attribuée par le vote du public. Aujourd'hui propriété de Jonathan Hui et passée entre les mains des plus grands collectionneurs (John Mozart, Brandon Wang, Bernie Carl...), 3021GT est avant tout la California Spyder achetée neuve par une jeune autrice éprise de vitesse, alors âgée de 26 ans : une certaine Françoise Sagan. C'est le deuxième prix qu'elle remporte à la Villa d'Este, après avoir gagné sa classe en 2003.

C

oncours pluvieux, concours heureux ? Cette année, les berges du lac de Come n'ont pas été épargnées par la météo, mais le concours n'en a pas été moins exceptionnel. Une catégorie célébrait le centenaire des 24 heures du Mans avec huit voitures vétérans de la course, dont trois Ferrari : une 250 TR, une 250 GTO (qui l'a remportée), ainsi qu'une 512 BB/LM, alors que l'autre catégorie vedette célébrait les 75 ans de Porsche.

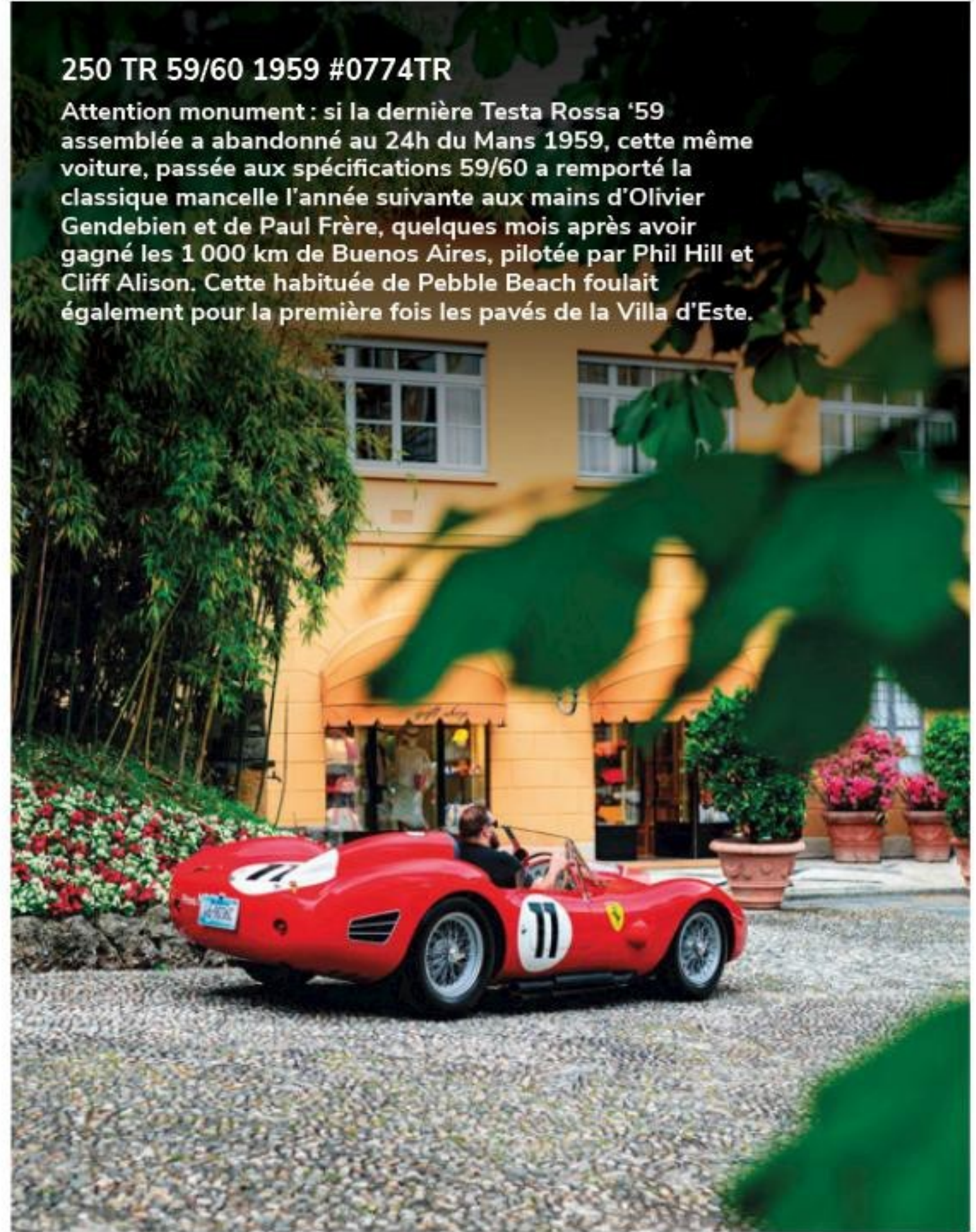
Au total, huit Ferrari concouraient : à celles listées ci-dessus, ajoutons une 330 GTC Speciale et une 288 GTO dans la classe E des GT européennes d'après-guerres ; une 212 Export dans la Classe F « Made in Italy » et une 250 GT Spyder California SWB dans la classe H – « Le soleil arrive : le topless autrement ». Cette dernière a remporté la Coppa d'Oro, récompensant la voiture plébiscitée par le public, alors que le Best of Show est allée à une Duesenberg SJ Speedster de 1935 à la carrosserie dessinée par Gurney Nutting. Enfin, étaient exposées une 330 P4 de 1967 et une 512 BB LM, parmi d'autres voitures des 24h du Mans. 📌





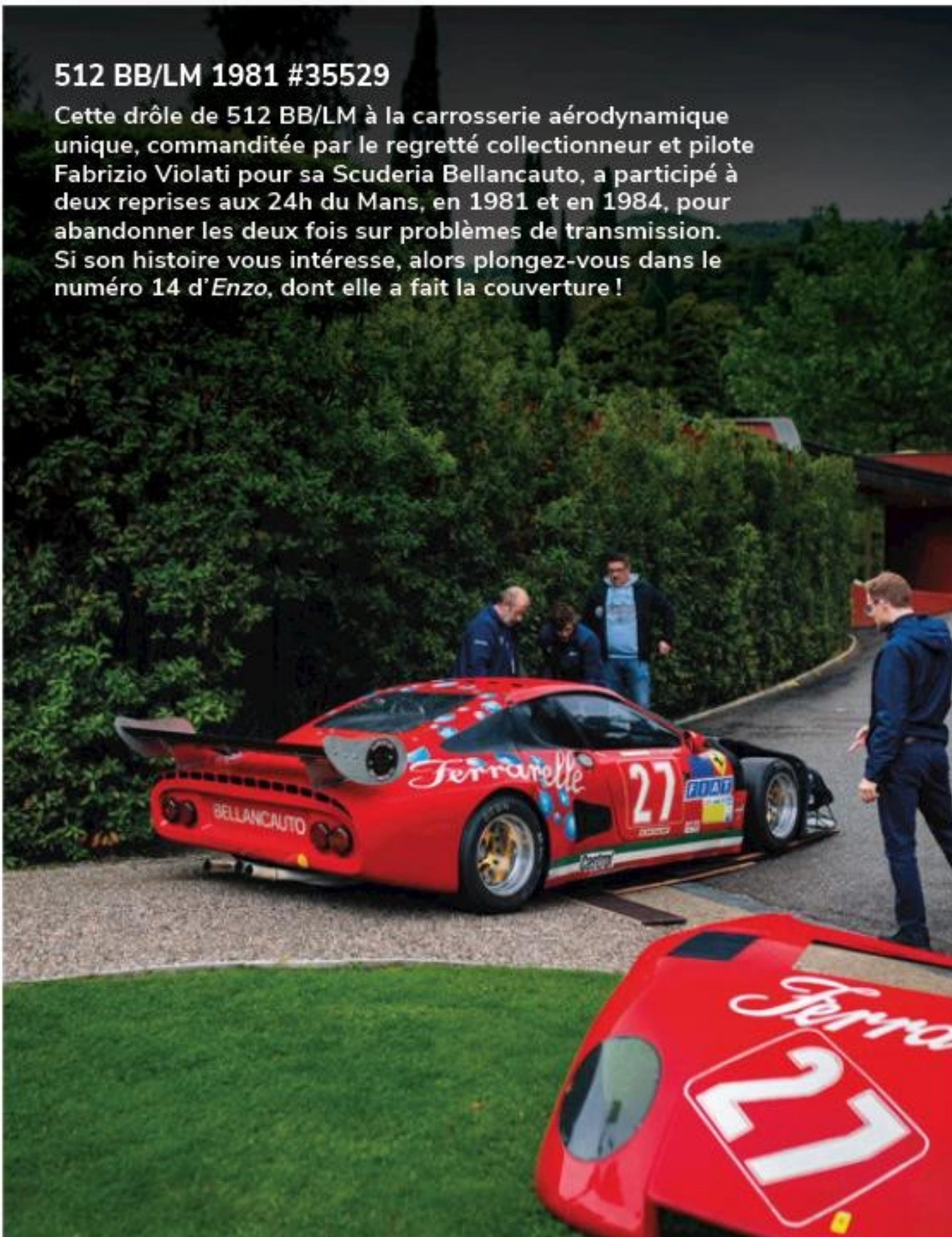
250 TR 59/60 1959 #0774TR

Attention monument : si la dernière Testa Rossa '59 assemblée a abandonné au 24h du Mans 1959, cette même voiture, passée aux spécifications 59/60 a remporté la classique mancelle l'année suivante aux mains d'Olivier Gendebien et de Paul Frère, quelques mois après avoir gagné les 1 000 km de Buenos Aires, pilotée par Phil Hill et Cliff Alison. Cette habituée de Pebble Beach foulait également pour la première fois les pavés de la Villa d'Este.



512 BB/LM 1981 #35529

Cette drôle de 512 BB/LM à la carrosserie aérodynamique unique, commanditée par le regretté collectionneur et pilote Fabrizio Violati pour sa Scuderia Bellancauto, a participé à deux reprises aux 24h du Mans, en 1981 et en 1984, pour abandonner les deux fois sur problèmes de transmission. Si son histoire vous intéresse, alors plongez-vous dans le numéro 14 d'Enzo, dont elle a fait la couverture !



330 GTC Speciale 1967 #9653

Pininfarina a modifié quatre 330 GTC en « Speciale », avec un avant s'inspirant de celui de la 365 California Spider (avec ici des feux additionnels escamotables) et l'arrière de la Dino Berlinetta Speciale. Cet exemplaire, commandé par un client américain, a été exposé au salon de Genève 1967. C'est l'une des dernières grandes Ferrari de carrossiers et elle était engagée dans la catégorie F : « Granturismo, l'expérience des GT européennes d'Après-guerre »





PARIS — DEAUVILLE

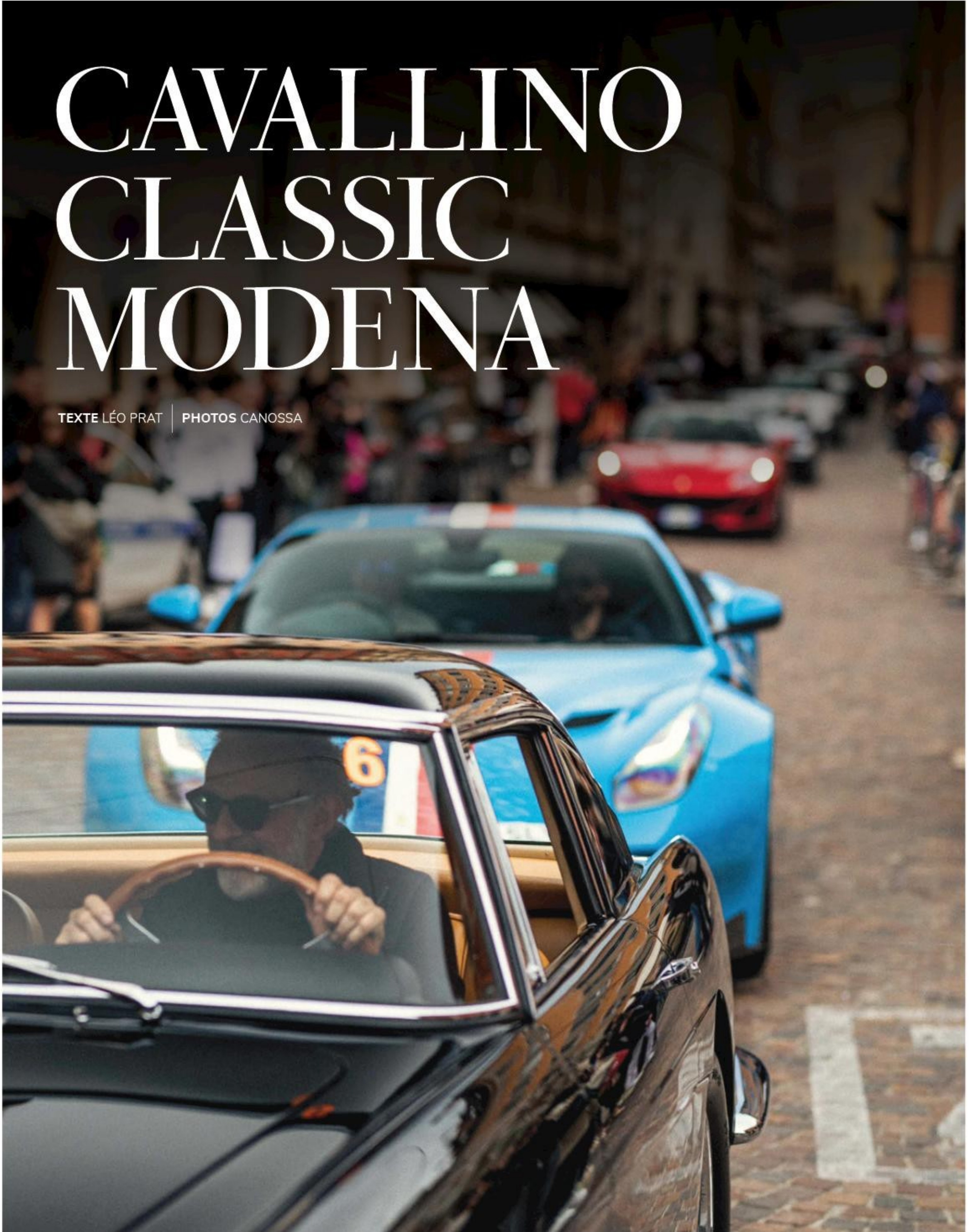
DINO SPORT

RIPARAZIONE · COLLEZIONE · VENDITA
SPECIALISTA FERRARI

WWW. DINOSPORT .FR

CAVALLINO CLASSIC MODENA

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS CANOSSA





P

etit frère du célèbre évènement organisé à Palm Beach, en Floride, depuis 1992, le Cavallino Classic Modena en est à sa troisième édition. Pendant trois jours, du 12 au 14 mai, la ville de naissance d'Enzo Ferrari, a vu défiler quelques-unes des plus belles voitures

de la marque, impitoyablement inspectées lors du Concorso d'Eleganza par un panel de juges américains et italiens. Sur les 25 engagées, 12 ont reçu un Platinum Award (récompensant les voitures ayant obtenu au moins 97 points sur 100) et trois prix Best of Show ont été attribués, à une 410 Superamerica, une 212 Export et une 250 GT Berlinetta Passo Longo (voir page suivante). Le concours s'est déroulé dans l'enceinte de la Casa Maria Luigia, la nouvelle auberge du célèbre Chef italien Massimo Bottura – par ailleurs aux commandes du Cavallino de Maranello. Celui-ci n'a pas manqué de communiquer son enthousiasme : « Pour moi, c'est le meilleur week-end de l'année » a-t-il déclaré. Ce fut sans doute également le cas pour bien des habitants de Modène. 📍



**250 GT « Tour de France » 1957 #0677
Best of Show Ferrari Classiche Certified Cars**

Provenant de la collection Destriero, voici l'une des « Tour de France » au palmarès le plus impressionnant, avec sept victoires entre 1957 et 1958, plus deux victoires de classe, toujours aux mains d'Olivier Gendebien qui l'a racheté à la Scuderia Ferrari après ses 5 premières courses. À son palmarès, une première place en GT à la Mille Miglia 1957 (avec ce numéro 417) et la victoire au classement général du Tour de France 1957 (copilotée par Lucien Bianchi) ou aux 12h de Reims 1957 et 1958 (en équipe avec Paul Frère). Une légende !



312 PB 1972 #0886

Une semaine avant la vente de la Villa Erba, sur les bords du Lac de Como, où elle fut adjugée 12 millions d'euros, #0886 s'exposait à Modène. Engagé en 1972 dans la dernière saison où des Ferrari d'usine ont couru dans le Championnat du Monde des voitures de sport, ce châssis a remporté les 1 000 km de Buenos Aires et les 1 000 km du Nürburgring aux mains de l'équipage Ronnie Peterson / Tims Schenken.



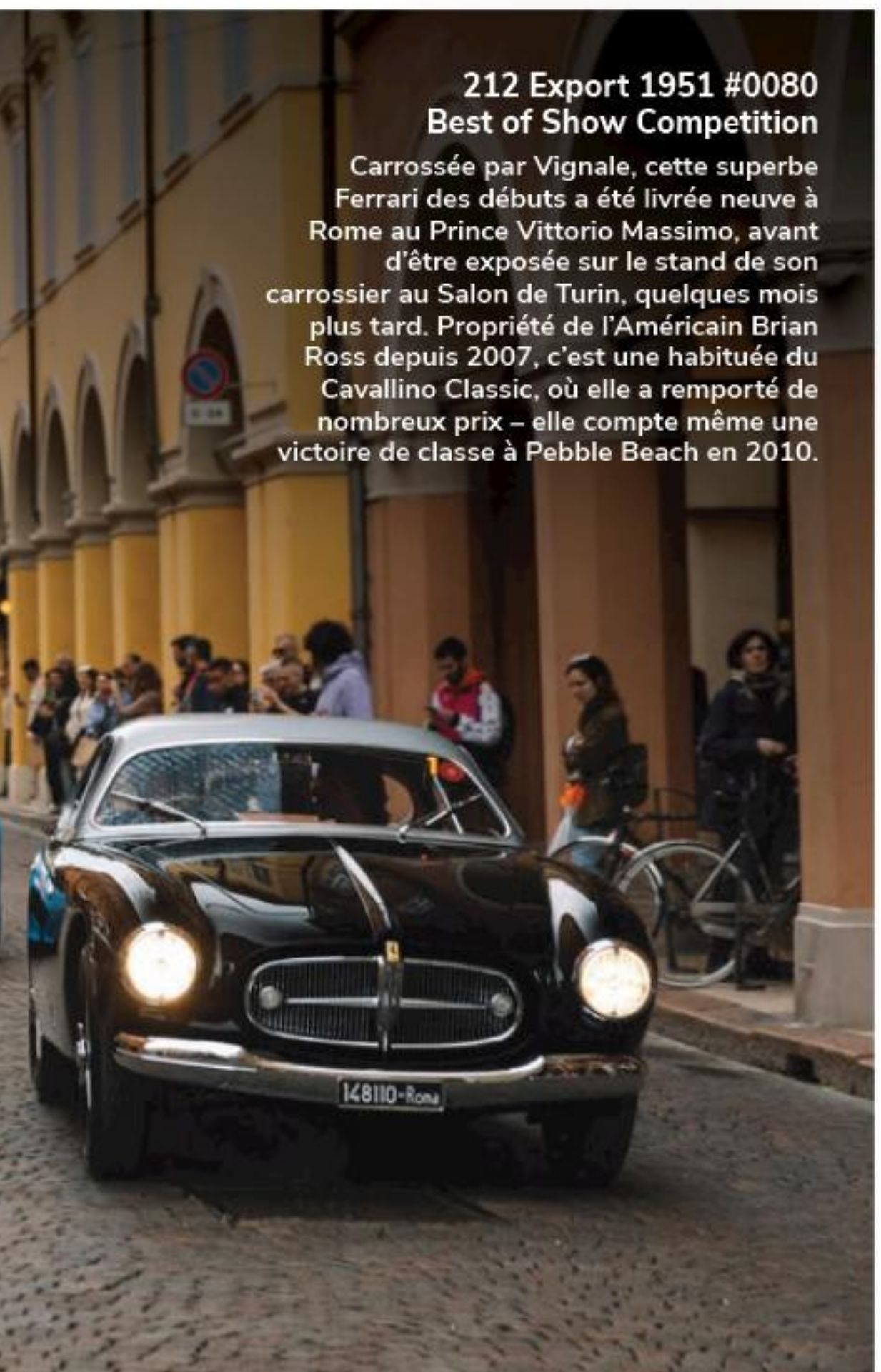
**410 Superamerica 1959 #1305SA
Best of Show Gran Turismo**

Quatrième des douze 410 Superamerica Série 3, carrossées par Pinin Farina – et avec des ailes arrière spécifiques, 1305SA a été assemblée en février 1959 pour être vendue neuve en Suisse à un résident Américain. Faisant aujourd'hui partie de la collection de Kevin Cogan, elle a remporté le Platinum Award au Cavallino Classic 2021, à Palm Beach.



**212 Export 1951 #0080
Best of Show Competition**

Carrossée par Vignale, cette superbe Ferrari des débuts a été livrée neuve à Rome au Prince Vittorio Massimo, avant d'être exposée sur le stand de son carrossier au Salon de Turin, quelques mois plus tard. Propriété de l'Américain Brian Ross depuis 2007, c'est une habituée du Cavallino Classic, où elle a remporté de nombreux prix – elle compte même une victoire de classe à Pebble Beach en 2010.





CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**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





PADRE-FIGLIO

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS MATHIEU BONNEVIE / HAPPY FEW RACING

Pour son cinquième anniversaire, le Padre-Figlio est retourné en terre monégasque, avec une magnifique ballade de 400 km dans l'arrière-pays, le temps d'un week-end de trois jours riche en souvenirs pour les engagés.

La formule ne change pas, elle a fait le succès de l'événement : les équipages se composent d'un père, d'un fils et d'une Ferrari. Avec une condition : impossible d'engager deux modèles identiques, ce qui garantit un plateau d'une grande richesse. Les autos modernes comme anciennes sont éligibles, mais pour l'équilibre des deux plateaux, leur nombre est limité à 25 chacune.

Le Padre-Figlio est aussi une compétition : certaines portions sont chronométrées sur le principe de la régularité et qui dit compétition, dit vainqueurs : si la 308 Groupe IV de Franco et Maxim a reçu le prix de la « Auto Favorita », le modèle préféré élu par les engagés, c'est Craig et Justin qui ont obtenu « l'Equipaggio Vincitore », pour la deuxième année consécutive. Bravo à eux ! 🏆





UN TAILLEUR AU MANS

Depuis deux ans, la maison Cifonelli propose une collection officielle pour les 24h du Mans. Nous avons rencontré Massimo Cifonelli, pour parler mode et bolides.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS CIFONELLI

C'est une collection riche en couleurs vives, fraîches et estivales. Pour le gentleman driver qui se voudrait pilote d'endurance de la grande époque, ou qui rêve d'une escapade sur la côte amalfitaine. Une ligne de prêt-à-porter, collection officielle des 24h du

Mans : cela semble aux antipodes du travail du célèbre tailleur parisien, qui habille les grands de ce monde.

Et pourtant, aux commandes de l'entreprise avec son cousin Lorenzo, Massimo Cifonelli est un grand passionné d'automobile, qui enfant se voyait devenir pilote. Il s'y est essayé et comme son grand-père Arturo – qui s'est frotté en piste à Tazio Nuvolari – il a fait ses armes en monoplaces « À 18 ans, j'ai remporté le trophée fédéral de karting à Magny-Cours sous la pluie, nous raconte-t-il, et je me suis retrouvé directement en Championnat de France de Formule 3, en 1996 et 1997. Mais faute de budget et de sponsors, je ne pouvais pas participer à toutes les courses. »

Son destin était tout autre : avec son cousin, il allait reprendre l'entreprise de couture familiale créée en 1880 par Arturo Cifonelli, qui s'est installé à Paris en 1926. En s'inspirant de la coupe anglaise pour créer un modèle de veste, celui-ci a donné naissance au

style la maison, avec une épaule tournée vers l'avant.

« Depuis que Karl Lagerfeld a dit qu'il reconnaissait une épaule Cifonelli à 100 mètres, tout le monde ne parle que de ça, commente Massimo, mais il faut bien garder en tête que notre grand-père n'a jamais cherché à faire un effet de style.

Ce qu'il voulait, c'était créer une veste qui soit très près du corps, mais dans laquelle on puisse bouger facilement. Nous avons une emmanchure très haute, car contrairement à ce que l'on peut penser, plus celle-ci est haute plus on peut bouger le bras, alors que lorsqu'elle est basse, on emporte la veste avec. Et pour accompagner le mouvement de pivot de votre épaule, celle de la veste est portée en avant. Toutes nos pièces sont réalisées de cette façon. » Avec en prime un roulé très marqué : ce profil arrondi à l'endroit de la manche qui rejoint l'épaule, remontant au-dessus de cette dernière.

« La grande liberté de mouvement offerte par nos vestes permet à nos clients de les garder en conduisant – et ce même en passant un manteau par-dessus ! »

Chez Cifonelli, on pratique la grande mesure, c'est-à-dire que chaque costume est réalisé en fonction de la morphologie de celui qui va le porter : pour la veste, près de 40 mesures sont prises et trois ou quatre séances d'essayage sont nécessaires, un processus qui demande au bas mot 80 heures de travail. Et les



« LES FERRARI SONT DES OBJETS TRÈS PLAISANTS À REGARDER »

patrons de chaque veste ou pantalon sont réalisés uniquement par les deux cousins Massimo et Lorenzo, avant que la suite de l'assemblage ne soit confiée à la quarantaine d'employés des ateliers, qui fabriquent près de 1000 pièces par an.

Un véritable travail d'artisans qui a séduit les plus grands amateurs d'élégance: Lino Ventura, Marcello Mastroianni, Cary Grant, Charlton Heston, Fred Astaire, ou François Mitterrand étaient tous des habitués de Cifonelli.

Une rencontre fortuite est à l'origine du partenariat avec l'Automobile Club de l'Ouest (ACO), l'organisateur des 24h du Mans. « Depuis l'an passé, nous créons une collection capsule avant chaque édition. Cette année, nous avons voulu mettre l'accent sur la couleur, mais aussi sur des matières techniques. Nous essayons de garder notre ADN, tout en allant vers plus de casual sport-chic, avec une parka blanche style safari, un blouson en cuir façon pilote qui peut être porté avec un jean ou un pantalon blanc, une veste en lin un peu déstructurée... Tout cela adapté au gentleman driver. »

Lorsqu'on s'étonne du grand écart avec les tenues habituelles proposées par Cifonelli, il nous explique ce qui l'anime: « Nous essayons de nous amuser, tout le temps, nous cherchons des tissages qui sortent du classique. Nous avons par exemple créé une veste que nous avons appelée la Sinclair, inspirée par une tenue portée par Roger Moore dans Amicalement Votre. Les années 1970 sont une grande source d'inspiration pour nous, à tous les niveaux: les couleurs, les vêtements, les voitures, la joie de vivre... Il s'agissait d'un croisé avec revers droit dans une sorte de maille, comme un pull – il dessinait lui-même ses tenues. J'ai trouvé ça fantastique. J'ai mis deux ans à trouver le bon tissu, fabriqué dans une vieille usine au Japon sur de vieilles machines, qui parfois tombent en panne pendant des mois... Cette pièce a eu beaucoup de succès. Au-delà du costume classique, c'est cet esprit de création qui nous anime. »

Ci-dessus et page de droite, sens horaire.
Massimo Cifonelli (à gauche) dans l'atelier de la maison Cifonelli, au 31 rue Marbeuf, à Paris. Un client a prêté deux de ses Ferrari pour la séance photo de la collection Cifonelli x 24h du Mans 2023. Un mannequin pose avec la 812, Massimo avec la Daytona.

La collection des 24 heures a été photographiée au Mans, accompagnée de deux Ferrari – une Daytona et une 812 Superfast, appartenant toutes deux à un client de la marque, collectionneur de Ferrari, à l'échelle 1 ou en modèles réduits. Un clin d'œil au retour du constructeur au Mans.

Massimo Cifonelli est-il lui-même piqué par le virus Ferrari? « Mon père m'a transmis la passion des Porsche – je roule au quotidien en 911 Turbo, et je possède aussi une Venturi 260 Atlantique – mais en tant qu'Italien... Esthétiquement, je trouve que les Ferrari sont de très belles voitures: depuis quelques années, ils sont revenus à un style très élégant. Il y a un superbe coup de crayon, ce sont des objets très plaisants à regarder. »

Y a-t-il un modèle qu'il verrait dans son garage? « J'aimerais beaucoup avoir une Ferrari un jour, nous répond-il, mais contrairement à Porsche, où il n'y a vraiment que la 911 qui m'intéresse, il y a tant de modèles qu'il est compliqué de se décider. J'aime la Daytona, que j'ai découverte dans le film Une étoile est née, la Testarossa ou la 288 GTO. » Lui qui apprécie avant tout les voitures très sportives a aussi un faible pour quelques modèles récents: « J'aime le style de la 488 ou de la SP3

Daytona – une voiture moderne avec un aspect rétro: c'est un coup de maître, une réussite phénoménale. »

Et puisqu'on évoque le rêve, il évoque celui de courir un jour au Mans Classic, et ses yeux brillent lorsqu'il s'imagine au volant d'une P3/4 ou d'une Porsche 917... « Avec quelques clients, nous avons fait la visite du musée pendant les 24 heures, voir l'exposition des voitures historiques qui ont gagné l'épreuve. C'était un moment exceptionnel. Et quel spectacle sur la piste, avec le retour de Ferrari, de Porsche... Le suspense était total, jusqu'au bout de la course. L'endurance est une discipline fantastique et j'aime comment elle réunit les gens, quels que soient leurs milieux: c'est une fête que tout le monde partage. » **1**



PLEIN LA VUE

En t-shirt, en polo ou les manches de la chemise retroussées : voici les plus belles montres pour mettre en valeur votre poignet cet été.



Tissot PRX Automatic Chronograph

Tissot a lancé la gamme PRX en 1978, mais elle n'a été ressuscitée qu'au cours des trois dernières années. Si vous êtes un peu juste pour vous offrir une Royal Oak, vous en aurez pour votre argent avec le chronographe PRX. Pour commencer, il y a le mouvement automatique Valjoux A05 H31 (vous pouvez le voir à travers le fond du boîtier) et toutes les marques de fabrique du légendaire chronographe : acier inoxydable sur toute la surface, bracelet intégré, lignes épurées et boîtier de 42 mm résistant à 100 m d'eau. Elle est déjà sur notre liste de Noël.

1 995 euros | [tissotwatches.com](https://www.tissotwatches.com)

Autodromo Group C

Autodromo fabrique certaines des montres les plus intéressantes influencées par l'automobile, et ce n'est pas une posture. Le fondateur Bradley Price collectionne les voitures italiennes et il déclare à propos de la nouvelle Group C : « La forme épurée du boîtier fait écho aux formes aérodynamiques rationnelles de voitures telles que la Porsche 962C et la Sauber C9 ». Vous pouvez demander la votre en acier inoxydable brossé avec poussoirs jaunes, en noir DLC avec poussoirs rouges et jaunes, en acier inoxydable gris avec poussoirs vert lime, ou en cerakote jaune avec poussoirs jaunes et noirs.

445,75 euros | [autodromo.com](https://www.autodromo.com)



Oris Propilot X Kermit Edition

Oris est l'une des rares manufactures suisses à produire de la vraie horlogerie sans se prendre trop au sérieux. L'aspect horloger est assuré par le mouvement cal. 400, introduit en 2021 – classique, solide et fiable, sans fioritures, mais qui devrait fonctionner éternellement sans le moindre entretien. Oris a fait preuve d'ingéniosité en rendant le remontage automatique unidirectionnel, ce qui lui a permis de se débarrasser du mécanisme d'inversion. Les meilleurs éléments sont toutefois le cadran vert et l'apparition de Kermit la grenouille dans le guichet de la date le 1^{er} de chaque mois.

4 400 euros | [oris.ch](https://www.oris.ch)

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 

POUR S'AMUSER UN PEU...

Notre sélection des plus beaux objets Ferrari

SF90 STRADALE PLAYMOBIL

Nos enfants ont de la chance : après les nombreux jouets Lego consacrés à Ferrari, c'est au tour de Playmobil de proposer un bolide au cheval cabré dans son catalogue. Cette SF90 Stradale, dont le toit peut être déposé pour y glisser ses occupants, dispose d'un capot ouvrant laissant apparaître son moteur, ainsi que de phares éclairés. Elle est fournie avec un couple de joueurs de golf amateurs de belles montres et de vêtement griffés Ferrari – oui, oui. Mais où vont-ils donc ranger ces deux sacs de golf ?

71,99 euros | playmobil.fr



TEE-SHIRT ET SWEAT F40

Nos amis de Mecanicus ont créé une gamme de vêtements proposés dans leur nouveaux showroom, House of Mecanicus et en ligne. Ceux-ci s'inspirent de quelques voitures de collections iconiques : Porsche 911, Jaguar Type E, Citroën 2CV et... Ferrari F40. En plan technique ou associé à l'amusante mention « *J'aime les vieilles* », affichez votre préférence !

34,90 euros le tee-shirt,
64,00 euros le sweat | shop.mecanicus.com



LE SPÉCIALISTE FRANÇAIS DES PIÈCES DÉTACHÉES
FERRARI, MASERATI & 8C COMPETIZIONE



DEALER OFFICIEL
ECHAPPEMENT TUBISTYLE

VOUS CHERCHEZ ? NOUS TROUVONS !

EXPEDITIONS DANS LE MONDE ENTIER PAR UPS EN 24/72H
EXPEDITION LE JOUR MÊME POUR TOUTE COMMANDE DE PIÈCE EN STOCK AVANT 15H

www.emiliaparts.fr



L'ART DES BELLES IMAGES

Cet été, nous découvrons un livre pour les collectionneurs d'objets Ferrari, et un autre qui plaira à tous les passionnés.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

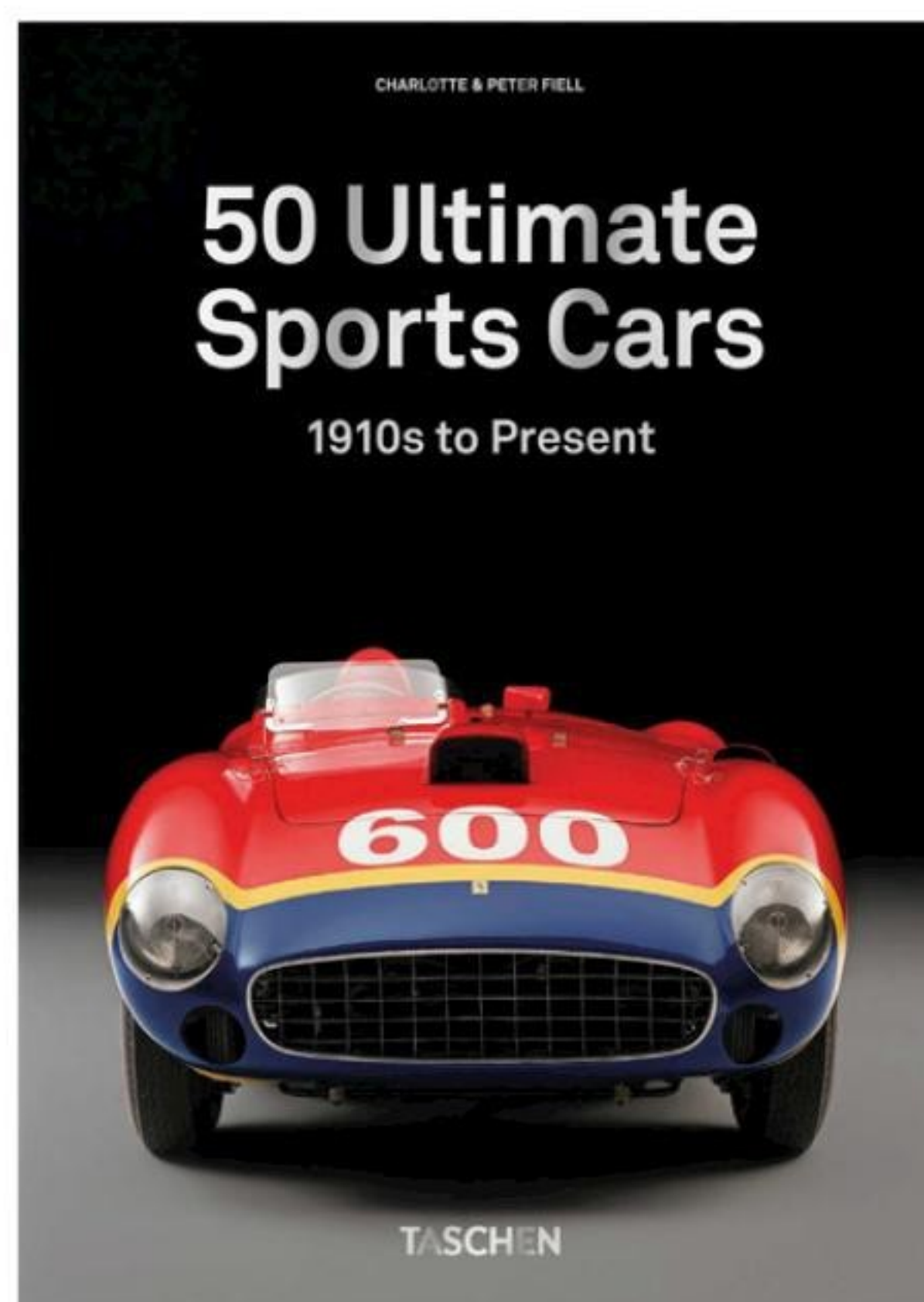


Cavallino Covers

1 250 dollars | Massimo Delbò |

Cavallino Inc. (en anglais)

Lancé en 1978, le magazine américain Cavallino fait figure de référence auprès des *ferraristi* du monde entier, que ce soit pour ses articles historiques que ses comptes rendus exhaustifs des plus grands événements. Mais également pour ses couvertures emblématiques aux photos remarquables – la première, représentant le logo Ferrari réalisé en carreaux de céramiques a été encadrée, à sa demande, dans le bureau d'Enzo Ferrari. Célébrant les 45 ans du magazine et son 250^e numéro, cette luxueuse édition de cinq volumes (en édition limitée à 250 exemplaires, avec support de présentation) compile l'ensemble de ces couvertures, présentées comme les œuvres d'art qu'elles sont. Un objet délicieusement différent pour les collectionneurs de livres d'exception.



50 Ultimate Sports Cars

25 euros | Charlotte & Peter Fiell | Taschen (en anglais)

Le petit frère de l'immense *Ultimate Sports Cars* publié il y a deux ans, propose une sélection ramenée à 50 modèles dans un format compact, retraçant l'histoire des voitures de sport du début du 20^e siècle à nos jours. La qualité des photos et de l'impression est extraordinaire, surtout si on la compare au tout petit prix de cet ouvrage. La sélection des autos est parfois étrange, mais pas assez pour gâcher le plaisir de feuilleter un livre qui fera un parfait cadeau : c'est un bon ouvrage pour initier une passion pour l'automobile.

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR

LE LUSSO ACCESSIBLE

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



250 GT Lusso 1962
KK Scale, 1:18

Posée sur votre étagère, cette Lusso de 1962 supportera très bien le voisinage avec des modèles réduits cinq fois plus coûteux. Fabriquée en métal moulé à l'ancienne plutôt qu'en résine, la Lusso de KK Scale réussit néanmoins à incorporer des roues métalliques Borrani d'aspect convaincant et un intérieur entièrement détaillé. La qualité générale de la finition est excellente, mais il est dommage que KK ait opté pour la prévisible teinte rouge, qui aplatit les courbes de la carrosserie. Une peinture métallisée d'époque les mettrait bien plus en valeur.

80 euros



365 P2 1967
Tecnomodel, 1:43

Un excellent modèle réduit des 24h qui peut être également être acheté dans diverses spécifications comme celles de Daytona 1967 ou du Mans 1966.

100 euros



296 GTS 2022
Looksmart, 1:43

Bien que d'autres couleurs soient disponibles, le bleu métallisé convient parfaitement à cette superbe reproduction de la version découvrable de la 296.

120 euros



375 Indy 1952
Tecnomodel, 1:43

Un modèle réduit soigné de la voiture malheureuse d'Ascari aux 500 miles d'Indianapolis 1952 – d'autres versions sont également proposées.

145 euros

Tous nos prix sont indicatifs

CAVALLINO COVERS

LIMITED EDITION

250 numbered copies to celebrate the first 250 issues



Published by Cavallino to celebrate its first 250 issues, which span the years from 1978 to 2022, Cavallino Covers is a five-volume set of books containing the covers of the magazine, all beautifully printed like artworks.

The work is being produced as a limited series of 250 sets, each numbered.

Scan the QR or order at books@cavallino.com



Motor Sport

Trackdays

Calendrier 2023 / 3 journées

12 mars
2 octobre



Magny-Cours GP

28 août



Circuit Paul Ricard

- Conseils de coachs diplômés
- Essais partenaires
- Présence de l'équipe du magazine Motorsport

Nos
partenaires:

AVIA

PIRELLI

GARMIN CATALYST™

4move

COME TO LUX

MOTORTECH

Réservation en ligne: www.motorsport-trackdays.fr
Informations par mail: trackday@motorsport-magazine.fr



AUTOFFICINA

Édouard et Nicolas, les amoureux de la BB **Page 102** Nos conseils pour acheter une 330 GT 2+2 **Page 108**
Mecanicus, l'achat-vente nouvelle génération **Page 110** Toute l'actualité du marché **Page 120**





« C'est la dernière Ferrari artisanale »

Édouard et Nicolas partagent leur amour pour les BB, qu'ils vivent avec deux exemplaires exceptionnels, au travers d'un livre écrit ensemble

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER

Sobrement appelé BB Berlinetta Boxer et édité à 365 exemplaires numérotés, le livre d'Édouard et de Bernard est le fruit d'une passion commune pour une berlinette Ferrari qu'ils qualifient eux-mêmes de « méconnue ». Mais alors, comment les deux amis sont-ils tombés amoureux de cette voiture ?

Nicolas, qui possède la voiture rouge, l'une des dernières BB 512i de 1983, évoque une passion née dans l'enfance : « Tout a commencé par la 308, dont j'ai adoré les lignes – des lignes que j'ai retrouvées avec la BB. C'était la grande Ferrari de l'époque : un objet inaccessible quand j'étais petit, une véritable sculpture roulante, différente de tout ce que je connaissais, avec ses deux places et son moteur arrière. J'avais environ 10 ans, et j'étais subjugué par le design de cette voiture : c'est la dernière Ferrari dessinée à la main, d'un coup de crayon magique, et non pas dicté par la soufflerie ou les normes »

Édouard est un peu plus jeune, mais sa BB bleu Dino est bien plus ancienne : il s'agit d'une auto de la première série, une 365 GT/4 BB de

1974, la 136^e assemblée. Lui aussi évoque des souvenirs de jeunesse : « Quand j'étais âgé de 6 ou 7 ans, un ami de mes parents qui avait une 512 bleue venait nous voir quelques fois à la campagne. J'ai toujours eu en mémoire cette voiture. De fil en aiguille, des tours en Ferrari anciennes m'ont fait aimer le bruit magique et la ligne de ces autos... J'ai réussi à trouver par hasard une auto qui était celle de mes rêves : une BB de première série, d'origine italienne, bleue également. Elle appartenait au père d'un ami et était dans un état superbe. À vrai dire, elle aurait été rouge, je l'aurais achetée quand même ! Je cherchais une première série, parce que je trouve que c'est la plus belle, la plus pure, celle qui se rapproche le plus du concept-car de 1971. Je suis très porté sur les meubles des années 1960 et 1970, j'aime le design et l'esthétisme, et je trouve que cette auto avec ses six sorties d'échappement et

ses six feux ronds est unique dans la production de Ferrari. J'adore le fait que sa ligne soit extrêmement pure : il n'y a pas de logos, pas d'appuie-tête... – comme un prototype de série. »

Ci-dessous

La 365 GT/4 BB est un pur produit du début des années 1970. La première version de la BB se reconnaît à ses triples feux arrière et triples sorties d'échappement.



« UNE 365 BLEUE A MARQUÉ MON ENFANCE. J'AI TROUVÉ CELLE-CI PAR HASARD, MAIS SI ELLE ÉTAIT ROUGE, JE L'AURAI ACHETÉE QUAND MÊME! »

C'est l'historique particulier de sa BB 512i qui a séduit Nicolas : « *Petit, j'achetais tout ce qui sortait sur Ferrari, mais il y avait beaucoup moins de choses qu'aujourd'hui : moins de livres, de magazines, sans parler de vidéos à la télévision. En 1986, Jacky Setton avait sorti deux cassettes vidéo sur l'incroyable collection qu'il avait constituée. Elles ne duraient que 30 minutes et coûtaient très cher pour l'époque : 250 francs chacune [l'équivalent de 35 euros], alors je n'en ai acheté qu'une, celle où il y avait le plus de Ferrari.* »

Jack Setton était le P-DG de Pioneer France et était l'un de ces entrepreneurs vedette dont la France des années 1980 raffolait tant. Dans les jardins de son château de la région parisienne – d'où il décollait aux commandes de son hélicoptère pour se rendre à son bureau – il avait fait construire un circuit automobile privé pour faire rouler les voitures de sa collection, comprenant de nombreuses Formule 1, ou des monstres sacrés de la course automobile, telle la Jaguar Type C victorieuse aux 24h du Mans 1956 ou l'une des Porsche 917-30 de Can-Am.

« *Sur la vidéo, que je regardais très souvent les yeux ébahis, il y avait cette BB, qui tournait sur le circuit, se souvient Nicolas. Quand j'ai vu, en 2010, une petite annonce de BB qui indiquait « premier propriétaire Jacques Setton », je me suis dit qu'il fallait que je l'achète, rien que pour son fabuleux passé, tout cet art de vivre à laquelle elle était associée.*

Elle a été commandée fin 1982 et livrée neuve en mars 1983, elle vient donc de fêter ses 40 ans. Parmi les options choisies par M. Setton, il y a les sièges avec des inserts en laine vierge, qui permettent d'éviter de trop gros changements de température dans cet habitacle qui est vite très chaud. Une autre option était les bas de caisse peints de couleur noire, comme sur les BB plus anciennes : à partir de 1981 et la BB 512i, la carrosserie est de couleur unique. » Ce qui de l'avis de Nicolas va moins bien à la ligne de la voiture, dessinée pour être bicolore.

Ci-contre, sens horaire

Le livre écrit par nos deux protagonistes. Édouard penché sur la mécanique de sa BB : comme sur une voiture de course, les deux capots basculent de concert avec les ailes pour une accessibilité mécanique optimale. La 365 GT/4 BB se reconnaît également à son arrière plus court que celui des 512.

« *Évidemment elle dispose de l'autoradio Pioneer [avec son equalizer déporté] qui était monté de série, et heureusement il a été conservé. J'aime beaucoup l'utiliser.* »

Les deux passionnés ont écrit leur livre pour célébrer les 50 ans de la présentation de la voiture, en 1971, et

il a été dévoilé il y a deux ans, à Rétromobile. « *Peu de magazines ont parlé de cet anniversaire, indique Édouard. La BB est une voiture connue des amateurs les plus férus, mais elle est moins reconnue que les autres modèles de Ferrari. Comme nous possédons chacun deux belles autos, nous nous sommes dit qu'il fallait faire quelque chose à cette occasion.* »

« *Édouard a organisé une sortie dont on voit les photos à la fin du livre, poursuit son comparse. Nous avons réuni onze BB en région parisienne, ce qui est loin d'être simple, et nous allons refaire une sortie cette année, à l'automne, pour nous retrouver, et aussi peut-être, rencontrer d'autres propriétaires.* »

Justement, comment nous deux hommes utilisent-ils leurs voitures ? « *Avec les contraintes de circulation, indique Nicolas, je roule moins qu'avant : ce ne sont pas des voitures faites pour avaler des grands kilométrages. Elles sont fatigantes, font du bruit, la climatisation est perfectible. Je fais essentiellement des sorties dominicales avec des amis, de deux ou trois heures, autour de Paris, consacrées à rouler, mais aussi admirer les autos des autres et discuter. Je l'utilise environ une fois par mois : il faut absolument les utiliser régulièrement, ce sont des autos qui ne supportent pas de rester immobilisées. Pas besoin qu'elles roulent longtemps : une cinquantaine de kilomètres par mois, sans embouteillages, avec un peu d'autoroutes et de petites routes suffit... Ce sont de vrais moments de jouissance. Comme un bon vin, il n'y a pas besoin de vider la bouteille pour se faire plaisir : un verre suffit.* »

« *Oui... Mais... S'il est très bon ? – s'amuse Édouard. Pour ma part j'aime bien faire quelques trajets un peu plus long. Dernièrement je suis allé voir des amis du côté de*







« MA BB, JE L'AI DÉCOUVERTE ENFANT SUR LA CASSETTE VIDÉO DE LA COLLECTION DE JACKY SETTON »

Bourges, un trajet aller-retour de 700 km. C'est agréable de rouler loin, même s'il fait chaud et qu'il y a du bruit ! J'aime partir tôt le matin pour rentrer avant que le trafic ne soit dense. Je ne me fixe pas de limites, tant que le voyage me fait plaisir. Ce sont des autos qu'il faut consommer : parfois, il y a un goût de trop peu ».

Quels conseils nos deux experts du modèle donneraient à ceux qui souhaitent acheter une BB ? « Comme toute Ferrari de cette époque, indique Nicolas, il ne faut pas acheter une voiture juste car elle vous plaît. Il faut regarder si on se voit vivre avec, si elle vous convient. La BB n'est pas une voiture dans laquelle on est bien installé, surtout si on mesure plus de 1m75. Ce sont des voitures exigeantes : il n'y a pas de direction assistée, les freins demandent de l'anticipation et si on veut la piloter rapidement, il faut être concentré, bien tenir le volant... Il faut être certain d'accepter les contraintes qui vont avec. Pour changer les courroies, il faut descendre le moteur, ça a un prix... C'est une voiture qui demande beaucoup de passion et un vrai coup de cœur »

« C'est comme acheter une belle maison de campagne, rebondit Édouard. Ce n'est pas de l'argent de perdu, car on en profite beaucoup, mais il faut être prêt à investir de

Ci-contre en haut, et ci-dessus Nicolas démarre sa BB 512i dont les sièges disposent des inserts en laine vierge optionnels. L'autocollant Pioneer rappelle que la voiture a été achetée neuve à Jacky Setton, l'importateur français de la marque, au style de vie haut en couleur. L'autoradio est évidemment un Pioneer : mais c'est une monte de série. L'arrière caractéristique des 512.

l'argent dedans pour que le toit soit bien et qu'elle vous donne pleine satisfaction.

Mais ce qui est incroyable avec cette auto, c'est qu'une fois lancée sur la route, avec son petit volant et son moteur arrière, elle se montre très légère et agile. Les essais dans les magazines de l'époque louaient tous

sa facilité d'utilisation. Et l'intérieur est très agréable, avec une vraie ergonomie et de la place à bord, notamment sur les côtés. »

« Elles aiment être conduites vite, mais pas être brusquées, intervient Nicolas. En termes de sensations, elles sont fantastiques. J'ai conduit beaucoup de Ferrari, mais c'est celle que je préfère, car elle demande d'être concentré, à l'écoute. Elle se conduit vite, mais il faut la piloter.

La Testarossa est beaucoup plus facile, avec un train avant plus précis. Mais j'adore ces voitures à moteur arrière. Je trouve qu'elles donnent beaucoup de sensations. Je les ai toujours préférées aux Ferrari à moteur avant. »

Il reste quelques exemplaires du livre d'Édouard et de Nicolas, n'hésitez pas à les contacter sur bureau100gt@gmail.com pour avoir plus de renseignements sur leur ouvrage, ou sur leur prochaine sortie en région parisienne, réservée aux propriétaires de BB. 📖

330 GT 2+2

Remplacer la première Ferrari à quatre places ne fut pas une chose facile, mais avec un empattement rallongé et son gros moteur 4,0 l, la 330 GT 2+2 a été un best-seller, qui a toujours la côte aujourd'hui !

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





Il fallait une très bonne voiture pour remplacer la 250 GT/E. Lancée en 1960, celle-ci était la première Ferrari de production à quatre places, et la formule fut un succès immense et immédiat: il s'en est vendu 952 exemplaires jusqu'en 1963, un chiffre alors stratosphérique pour le constructeur – c'était trois fois plus de voitures que la 250 GT Coupé Pininfarina, la première Ferrari assemblée en série.

Sur la fin de sa carrière, un moteur 4,0 l (3967 cm³) fut installé à la place du 3,0 l sur une version de la GT/E appelée 330 GT America et destinée, comme son nom l'indique, à l'export outre-atlantique. Ce moteur de grande cylindrée était celui de la 400 SuperAmerica de 1959, il s'agit d'une évolution du V12 Colombo qui remplaçait le 4,0 Lampredi « bloc long » précédemment utilisé sur les grosses GT Ferrari. Par rapport au Colombo 3,0 l, l'alésage passait de 71 à 77 mm et le bloc-cylindres a été modifié pour élargir les conduites d'eau du système de refroidissement.

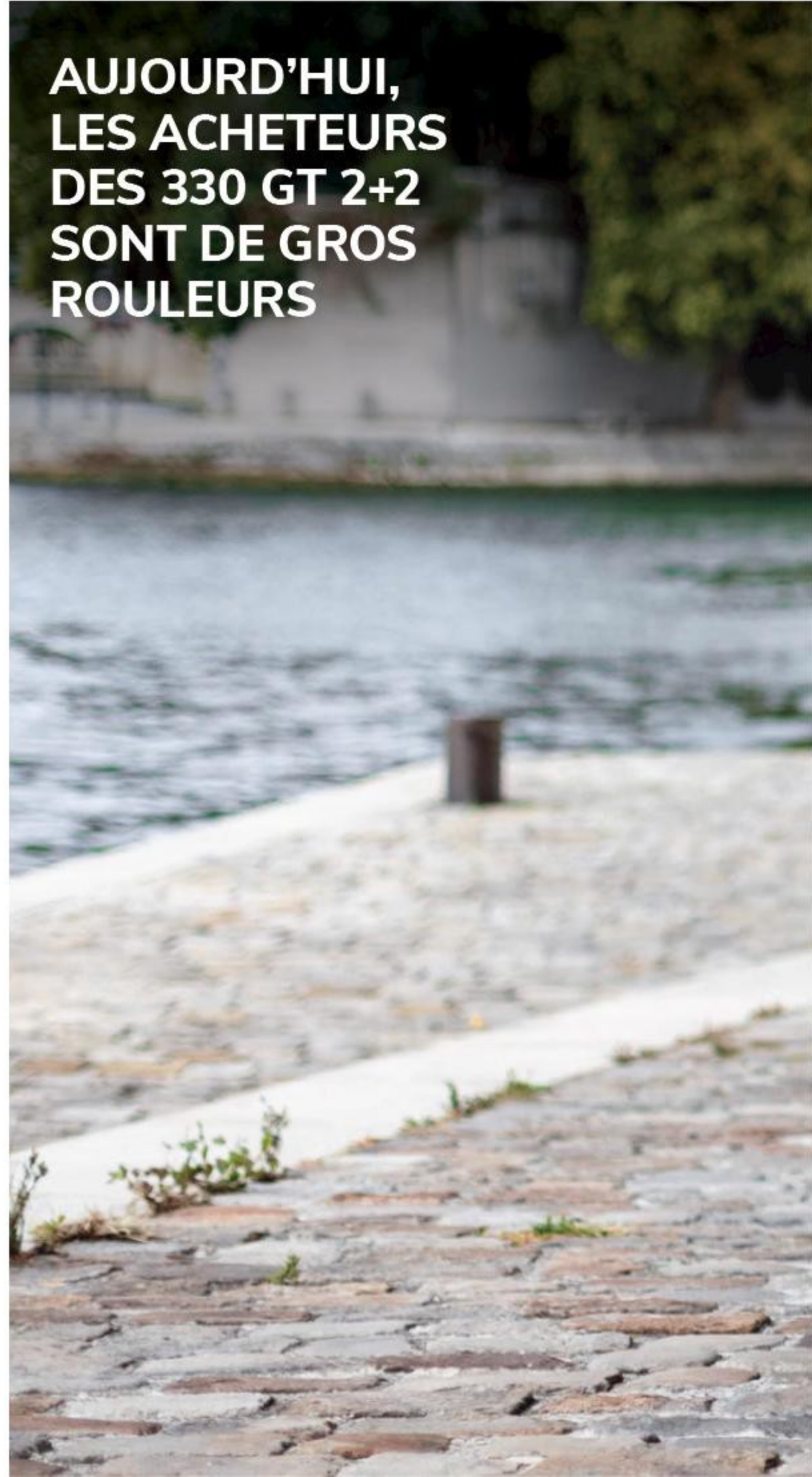
En janvier 1964, lors de sa traditionnelle conférence de presse de présaison, Ferrari dévoila la remplaçante de la 250 GT/E: la 330 GT 2+2, qui fit ses débuts publics quelques semaines plus tard, au Salon de Bruxelles.

Si mécaniquement la 330 GT 2+2 est proche de la 330 GT America, elle s'en distingue par son nouveau châssis à l'empattement allongé de 50 mm (2650 mm au lieu de 2600 mm) au bénéfice de places arrière pouvant accueillir des passagers de façon plus décente, alors que les voies avant sont également plus larges de 47 mm.

Le moteur est accolé à une boîte manuelle à 4 rapports, plus un overdrive fonctionnant sur le rapport supérieur uniquement et actionné par une commande sous le volant. Sur cette voiture typée grand tourisme, quelques concessions ont été faites au confort, avec un carter moteur en fonte plutôt qu'en aluminium ou la suppression du parallélogramme de Watt guidant le train arrière des modèles plus sportifs, tout cela au bénéfice d'un plus grand silence de fonctionnement.



**AUJOURD'HUI,
LES ACHETEURS
DES 330 GT 2+2
SONT DE GROS
ROULEURS**



Si esthétiquement, la cellule centrale évolue peu par rapport à la 250 GT/E, les faces avant et arrière s'inspirent de celles de la nouvelle 275 GTS, avec une calandre en museau de squal, des persiennes sur les ailes avant pour extraire l'air chaud du compartiment moteur ou des feux horizontaux sur le panneau arrière dont la forme évoque celle d'un canot.

Chez Pininfarina, c'est le jeune Tom Tjaarda qui a dessiné la voiture et le styliste américain lui a donné une caractéristique dans l'air du temps: de curieuses doubles optiques de tailles distinctes, placées dans un enjoliveur chromé qui lui a valu le surnom de « chinese eyes » (regard chinois, voir photo p 120) – partagé avec la Bentley Continental Série 3 de 1965, affublée de pareil regard...

Enzo Ferrari semble avoir apprécié cette coquetterie, puisqu'il a adopté le prototype de la 330 GT 2+2 pour son usage personnel – de nombreuses photos très connues l'ont immortalisé avec la voiture – mais les coupures de presse de l'époque révèlent que tout le monde n'était pas du même

avis. Ainsi, mi-1965 est lancée une évolution de la voiture, la Série 2, avec une face avant plus conventionnelle à simples optiques, reprenant le dessin originel de la 275 GTS.

Ces voitures ont connu de nombreuses autres améliorations: la transmission est désormais assurée par une boîte à 5 rapports avec embrayage hydraulique (au lieu de mécanique), les persiennes des flans ont été remplacées par trois larges fentes (comme sur la GTS), les roues à rayon Borrani par des jantes en alliage plus moderne, et l'intérieur a également reçu quelques modifications. Il est à noter que tous ces changements – à l'exception des nouveaux phares – avaient déjà été implémentés sur les dernières Série 1 appelées rétrospectivement « intérim ». Enfin, en 1966, le moteur a légèrement été modifié, avec seulement un support moteur par côté au lieu de deux.

Au total, 1099 exemplaires de la 330 GT 2+2 ont été produits de 1964 à 1967, date à laquelle la voiture a été remplacée par la 365 GT 2+2, à moteur 4,3 l et sensiblement plus longue. La 330 GT 2+2 était alors la Ferrari la plus produite et on

À gauche, de haut en bas et ci-dessous

Le V12 Colombo en version 4,0 l donne une allonge supérieure à la 330. Compteurs en mph sur cette voiture d'origine américaine. De profil elle évolue peu par rapport à la 250 GT/E, mais l'avant et l'arrière évoquent le nouveau style des 275 GTS.





compte 625 exemplaires de Série 1 (dont 125 intériums) et 474 de Série 2. Quant aux coupé et cabriolet deux places 330 GTC et GTS de 1966, s'ils reprennent le style de la 330 GT 2+2 Série 2 et son moteur, ils sont basés sur le châssis plus court de la 275 GTB (empattement de 2 400 mm).

Comme souvent à l'époque, il a existé quelques versions à carrosserie unique de la 330 GT 2+2. À la demande de Luigi Chinetti, deux voitures ont été modifiées par Michelotti dans un style angulaire (un coupé et un spider), alors que Drogo a réalisé la discutable « Navarro Special » (voir Enzo n° 9) et Tom Meade, un spider. Enfin, Vignale a recarossé le châssis 7963 sous la forme d'un célèbre break de chasse aux lignes en coin, exposé au Salon de Turin 1968.

Que savoir avant d'acheter une 330 GT 2+2 ? Philippe Gardette, d'Auvergne Moteurs nous prévient amicalement : sur ce genre de voitures il est vain de lister les points à surveiller, ce qui est primordial, c'est de procéder à une inspection complète de la voiture avec un spécialiste – qu'il s'agisse d'un professionnel ou d'un connaisseur du modèle. « Il ne faut jamais aller voir une auto seul ! Sur une voiture ancienne

qui a beaucoup roulé et qui n'a pas été soigneusement entretenue, tout peut être usé : les amortisseurs, les silentblocs des triangles, les bagues de suspension, les durites d'essence, d'eau, de freins... La liste est très longue. Une vitre cassée ? Vous n'imaginez pas la difficulté pour en retrouver une, ou le prix d'un pare-brise... Une voiture qui a été correctement entretenue pourra encore faire beaucoup de kilomètres, mais une qui ne l'a pas été, et qui n'a pas roulé, pourra vous causer toutes sortes de problèmes. »

Et cela est vrai même sur une voiture restaurée : ne vous arrêtez pas à une belle peinture ou une belle sellerie. « Vérifiez le dossier d'entretien et toutes les factures – il faut savoir comprendre à quoi elles correspondent. La voiture est-elle complète ? A-t-elle sa mallette d'outils, sa roue de secours ? Essayer la voiture avec un connaisseur est une autre étape essentielle. »

Quid de la certification Ferrari Classiche ? « C'est un plus indéniable, confie le mécanicien, mais ça n'exclut pas de contrôler le dossier méticuleusement. » Car si la certification indique que toutes les pièces sont conformes aux

Ci-dessus et à droite

L'opulence de l'habitacle est loin des berlinettes Ferrari les plus sportives : boiseries, cuir jusqu'au soufflet du levier de la boîte et coquetteries comme des vitres électriques – une direction assistée optionnelle arrivera en cours de production. À l'arrière, de vraies places rendues possible par l'allongement de 50 mm de l'empattement par rapport à la 250 GT/E.



ENZO FERRARI L'A ADOPTÉE, MAIS SES PHARES N'ONT PAS FAIT L'UNANIMITÉ: LA SÉRIE 2 EST PLUS CONVENTIONNELLE

spécifications d'usine, rien ne dit qu'elles n'ont pas été changées depuis. « Que le moteur ne soit pas matching number n'est pas important, mais il faut que ce soit bien un moteur de 330. Vérifiez chaque photo du livret de certification, qu'elle corresponde bien à la réalité de la voiture. Là encore, un expert pourra vous aider. En résumé: n'achetez pas sur un coup de tête! »

Passé ces mises en garde essentielles, Philippe Gardette se montre rassurant: « La réputation de fiabilité du V12 Colombo n'est pas usurpée. Il faut simplement faire attention aux soupapes au sodium qui peuvent se casser, et aux culbuteurs qui ont souvent des défauts... Les carburateurs peuvent prendre du jeu, les allumeurs se gripper. Mais tout cela n'arrivera pas sur une voiture bien entretenue. Et n'oubliez pas qu'un radiateur repeint n'a pas forcément été refait... » À bon entendeur!

La boîte de vitesses est également solide, même si notre expert nous indique que ces modèles à synchro Porsche ont toujours été perfectibles. « Vérifiez que les rapports passent correctement, qu'il n'y ait pas de bruits suspects,

ou d'à-coups dans le pont. Dans l'ensemble c'est du solide, et les 330 ne sont pas des voitures qui ont des défauts critiques de conception. »

Question entretien, il préconise une révision tous les 10 000 km – ou tous les deux ans pour une voiture qui roule peu, avec le remplacement du liquide des freins, et le contrôle de tous les flexibles. « N'oubliez pas de surveiller les pneus: même s'ils ne sont pas usés, et qu'ils sont beaux, ils ne doivent pas dépasser la dizaine d'années. »

Il préconise de régler les soupapes, contrôler les allumeurs et réviser les carburateurs tous les 20 000 km. « Le moteur est à vidanger tous les 3 à 4 ans, la boîte et le pont tous les 5, voire 6 ans. »

Enfin, attention aux commandes dans l'habitacle: « Les tirettes de chauffage, les commandes de vitres, les interrupteurs ou la tirette du capot: ce sont des pièces qui vieillissent, qui cassent et que l'on ne répare parfois pas, même lors d'une restauration. »

Gonzague Ruchaud, d'Eleven Cars – qui a vendu cet exemplaire il y a deux ans – nous renseigne sur le marché



330 GT 2+2

MOTEUR V12, 3 967 cm³, 24 soupapes, 3 carburateurs Weber 40 DCZ/6 **PUISSANCE** 300 ch à 6 600 tr/min **COUPLE** 324 Nm à 5 200 tr/min
TRANSMISSION Boîte manuelle à 4 rapports + overdrive (5 rapports sur Série 2), propulsion, différentiel à glissement limité **DIRECTION** À vis et galet
SUSPENSIONS Av : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis. Ar : pont rigide, ressorts semi-elliptiques, deux bras oscillants, amortisseurs télescopiques **FREINS** Disques **PNEUS** 205x15 **POIDS** 1 380 kg (à sec)
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 4,60 kg/ch **VITESSE MAXI** 245 km/h (annoncée) **0 À 100 KM/H** 7"5
PRODUCTION 1964-1967, 1 087 exemplaires **COTE ACTUELLE** 350 000 euros

de la voiture. « C'est une très belle auto qui fait partie des V12 classique encore « abordables », nous indique-t-il. La différence entre la Série 1 et 2 n'est pas qu'esthétique. avec le passage d'une boîte 4+overdrive à une boîte 5. La version la plus intéressante est peut-être la « Série 1,5 » qui conserve les phares « chinese eyes », mais qui a déjà la planche de bord des futures Série 2.

Aujourd'hui, c'est une voiture très compliquée à vendre, mais aussi très compliquée à trouver quand on en cherche une. Le marché des Ferrari 2+2 n'est jamais simple, car ces voitures sont moins recherchées. De mon expérience, la clientèle est plutôt constituée de gros rouleurs, comme avec la 365 GT 2+2 qui l'a remplacée – et c'est encore plus

le cas sur cette dernière qui dispose de la climatisation et de la direction assistée.

Le marché des Ferrari classiques commence à remonter un petit peu, car ce sont des voitures exceptionnelles. Contrairement à d'autres modèles contemporains, comme la Jaguar Type E, les Ferrari ont eu une production plus confidentielle et les valeurs tiennent très bien. Pour une 330 GT 2+2 il faut compter aujourd'hui plus de 300 000 euros, et jusqu'à 350 000 euros, là où une 365 GT 2+2 vous demandera plutôt 250 000 euros.

Pour ma part j'ai un faible pour les « chinese eyes », mais beaucoup de gens préfèrent l'avant des Série 2. Ce n'est sans doute pas pour rien ces phares ont été changés! »

Ce que la presse en disait à l'époque

La souplesse docile de ce 12 cylindres est étonnante et l'on arrive même à rouler en 4 dans les embarras de la capitale. Sur la route, on peut s'en donner à cœur joie avec l'extraordinaire réserve de puissance dont on dispose, ou bien adopter un 140-160 km/h « bourgeois ». La conduite très rapide, de la Ferrari 330 GT n'est pas, à vitesse égale, aussi hasardeuse que sur la plupart des voitures qui peuvent lui être comparées. Jusqu'à 180 km/h, on roule absolument en toute décontraction. Passé ce chiffre, qui est en quelque sorte la vitesse de croisière de la voiture, on remarque une légère tendance au louvoiement, dès l'instant où le revêtement vient à présenter quelques inégalités. À cette seule remarque s'oppose un lot homogène de qualités remarquables, surtout en ce qui concerne la

tenue de route. La Ferrari 330 GT est sous-vireuse en virage serré, elle est presque neutre en très grande courbe avec, peut-être, une légère disposition au survirage. Quoi qu'il en soit, avec un peu d'application et la grande envie d'utiliser toutes les ressources de cet extraordinaire 12 cylindres, on arrive en toute sécurité, au milieu du trafic normal et sans violer l'esprit de ce livre remarquable qu'est le Code de la Route, à réaliser des moyennes assez ahurissantes. Nous avons pu, par exemple, rallier Troyes à 122 km/h alors que nous n'en étions qu'au stade de la prise en mains. Dans ces conditions assez inhabituelles, notre consommation a été de 29 l aux 100 km. Plus raisonnable par la suite nous avons relevé 19,5 l aux 100 km.
L'Automobile, juillet 1964



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

Patrim One

assurances

assure vos automobiles d'exception

Contact : Ladislav PALISSON
 Tel : +33(0)1 42 99 60 20
contact@PatrimOne.com
www.PatrimOne.com





HOME

HOME

MECANICUS

328
GTB

« Nous voulons créer une relation basée sur la confiance »

À la tête de Mecanicus, qui vient d'ouvrir les portes d'un écriin de 1 000 m² dans Paris, Quentin Leblond réinvente l'achat-vente de voitures passions.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER

C'est un ancien garage automobile du 14^e arrondissement de Paris : les lieux ont hébergé pendant des années un célèbre studio photo, mais depuis ce printemps, le bâtiment est devenu House of Mecanicus, le QG flambant neuf de Mecanicus, le nouvel acteur qui secoue le milieu de l'achat-vente de voitures passion.

Confortablement installé dans un Chesterfield, un expresso à la main, je feuillette un numéro d'Enzo – comme à la maison. Mais dans ce salon extra-large, une 550 Maranello et une 328 GTB me font face, parmi un panel d'alléchantes voitures sportives, classiques, youngtimer ou modernes. Là, une Jaguar Type E cabriolet, plus loin une rare Alpina B11 ou un Land Rover Defender classic V8 et une TVR Vixen de course, au milieu d'une poignée de Porsche de toutes les époques – une partie de la trentaine de voitures proposées à la vente.

Le fondateur de Mecanicus, Quentin Leblond, nous raconte la genèse du projet : « Je suis né dans une famille de passionnés d'automobiles, et j'ai toujours voulu faire quelque chose dans ce secteur. Entre deux emplois dans la finance, j'ai fait un stage de mécanique chez Philippe Gardette [Auvergne Moteurs, à Clermont-Ferrand] : pendant trois semaines, j'ai vécu avec lui. Je ne suis pas devenu un bon mécano, mais j'ai pu toucher la difficulté de ce milieu. J'ai compris qu'il y avait un vrai enjeu dans la préservation de ces métiers – que ceux qui les font aient un avenir et que leur savoir-faire ne disparaisse pas – sans lesquels la passion automobile ne pourrait pas exister.

Ici, nous essayons de réinventer la façon dont on achète ou on vend des voitures passion. Soyons honnêtes, qui n'a jamais eu une mauvaise expérience dans ce domaine ? Nous voulons créer une relation avec nos clients basés sur la transparence et la confiance. C'est quelque chose qui manque pour que cet environnement soit plus pérenne. »

L'une des clés de Mecanicus pour y arriver et d'acheter les voitures proposées à la vente : « Tôt ou tard, nous sommes toujours propriétaire d'une voiture que nous vendons. C'est un gage de qualité pour le vendeur, qui sait qu'il sera payé par nous, en une seule fois, et l'acheteur sait que nous

sommes le dernier propriétaire de sa nouvelle voiture et que nous ne pourrions pas nous défausser – ce que peut faire un marchand traditionnel qui n'est qu'un intermédiaire ne prenant aucun risque financier, administratif ou juridique sur la transaction. Je veux que les gens viennent chez nous en disant : je sais que je n'aurai pas de problèmes avec ces gars-là, et si j'ai un problème, ils seront là pour moi. »

L'autre levier de Mecanicus ce sont les réseaux sociaux : « Nous sommes 100 % digitaux. Aujourd'hui, 80 % de nos leads viennent de Facebook ou d'Instagram et on crée beaucoup de contenus pour faire vivre nos réseaux sociaux, sur lesquels on est capable de vendre nos voitures. Lorsqu'on ramène une auto à Paris, on poste une story et avec des modèles comme des Porsche 996, 997 ou Boxster, il arrive souvent qu'un acheteur nous contacte dans la foulée. »

Enfin, il y a cet endroit exceptionnel, House of Mecanicus : « Nous avons eu le courage de prendre 1 000 m² en plein Paris pour créer un lieu autour de l'automobile, faire venir des gens réunis autour d'une passion commune, créer des événements... Nous mettons par exemple en place des projections de Grand Prix pendant lesquelles les enfants pourront venir accompagner leurs parents et assister à des cours de mécanique pensés pour eux. J'ai envie d'expliquer à mon fils de 4 ans comment fonctionne un moteur. Les gamins s'amuse, on leur transmet la passion : c'est génial !

Le lieu est très important pour moi, car il est cohérent avec ce que j'ai envie de faire. Je trouve que l'automobile est le meilleur lien social, elle fait tomber toutes les barrières et crée des discussions entre des gens qui ne se parleraient jamais ensemble. En 2 CV, ou en 250 GTO, on vit la même angoisse au moment de mettre la clé dans le contact : va-t-elle démarrer ? »

La clientèle de Mecanicus est-elle plus jeune qu'ailleurs ? « Oui, c'est sûr, répond Quentin. Nous avons deux types d'acheteur. Le premier à 30 ou 40 ans, il gagne bien sa vie, et il s'achète sa première voiture – très souvent une Porsche – avec un panier moyen compris entre 60 000 et 80 000



Cette page et page de droite

Une partie de la jeune équipe de Mecanicus. Dans l'ancien garage en plein Paris, aux côtés des bureaux et de l'espace d'exposition, un lieu de vie ouvert aux passionnés – qui peuvent même s'offrir un t-shirt de la « maison ».



euros. Et puis il y a des gens plus âgés et plus fortunés, qui ont déjà quelques voitures, et qui savent ce qu'ils veulent, qui sont à la recherche d'un modèle plus rare. Notre TVR ne sera jamais une première voiture, pas plus que la Type E ou la 328. La Ferrari 550, peut-être. »

Il nous indique que si en nombre de voitures, les ventes de Ferrari ne sont pas les plus nombreuses pour Mecanicus, elles représentent environ 30 % du volume d'affaire, contre environ 45 % pour les Porsche, alors que le reste est très divers.

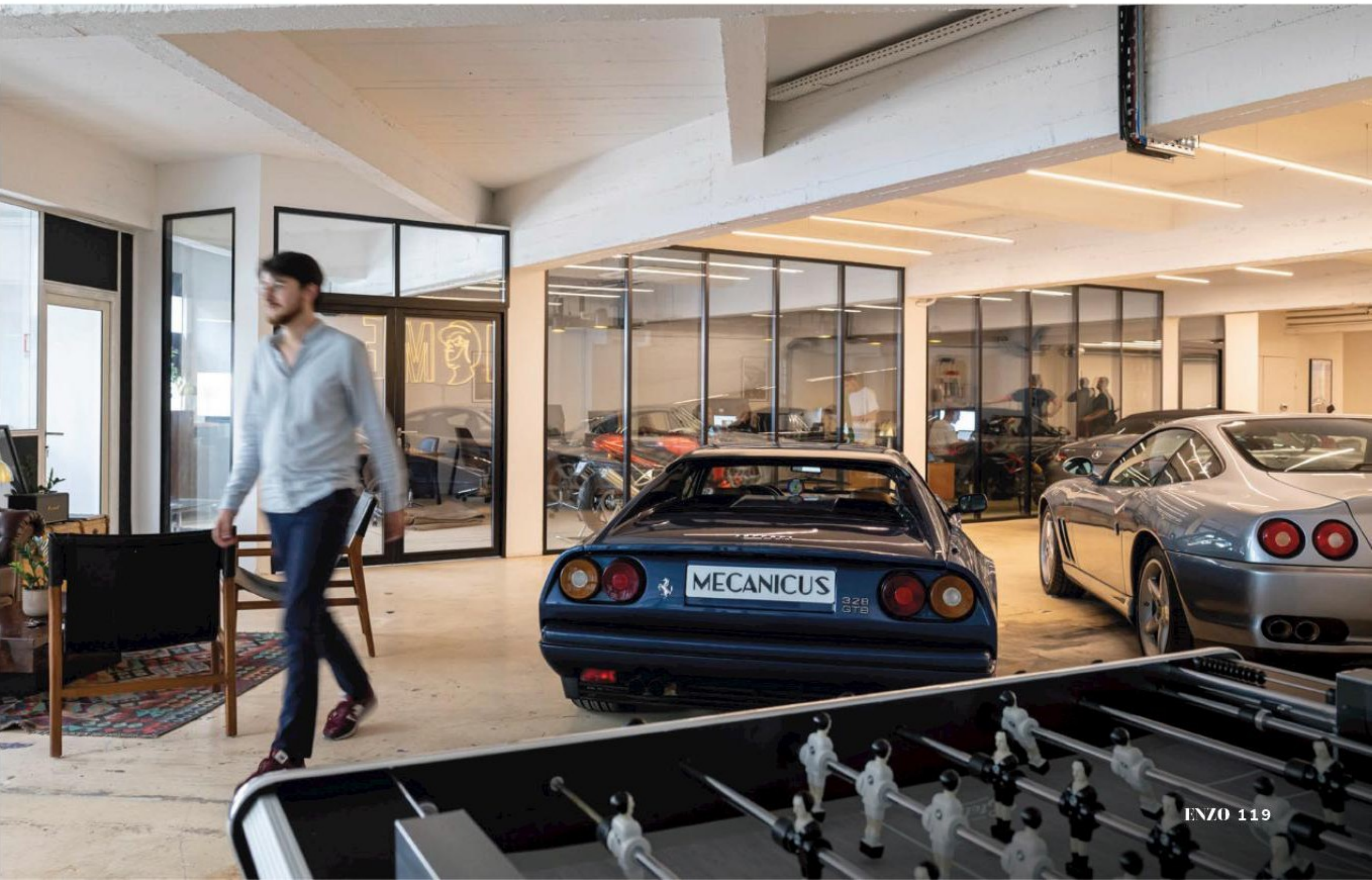
Quelle est sa vision du marché des Ferrari en ce moment ?

« Pour les voitures qui sont chères, compliquées à conduire et à entretenir, c'est-à-dire celles des années 1950 à 1970, il est compliqué. Ce sont des voitures qui ont attiré des acheteurs aujourd'hui âgés et qui sont plutôt en train de réduire leurs collections – les voitures qui les faisaient rêver enfants, ils les ont déjà depuis longtemps. Mais ceux qui commencent à accéder au marché de la passion, qui ont entre 30 et 45 ans, s'intéressent surtout aux voitures des années 1990 et 2000. Ce sont des modèles qui ont été plus produits, dont il reste plus d'exemplaires, qui ont généralement été mieux entretenues, et dont la valeur unitaire est suffisamment raisonnable pour que le marché soit très dynamique. Les 355, les 550, les 456 ou les 360 sont des voitures qui se vendent et s'achètent très bien. Les 308, 328 et 348, ça reste encore faisable quand on trouve des beaux modèles, mais c'est plus compliqué. Enfin, on commence à voir de l'intérêt pour des voitures plus récentes comme les California ou les 458, dont la valeur décolle. »

Pour bien acheter, il conseille de ne pas se focaliser sur le prix : « Dans la grande majorité des cas, une Ferrari prendra de la valeur au fil des ans, alors même si on l'achète un peu trop cher, on s'y retrouvera. Le plus important c'est le suivi, l'historique, l'entretien et l'état d'origine. Les options aussi : une 550 Maranello avec des sièges « Daytona » couleur « Cartier » et boîte manuelle se vendra toujours mieux que n'importe quelle 550 noire en boîte F1. Et il ne faut jamais acheter une voiture qui ne soit pas passée entre les mains d'un mécanicien – c'est LE réflexe à avoir. »

L'aventure Mecanicus est encore jeune, mais lorsqu'on le questionne sur son avenir, Quentin voit grand, très grand : « J'aimerais pouvoir pousser les murs, avoir de la place pour un bar ou un restaurant pour offrir encore plus de convivialité. Il faut qu'on grandisse, qu'on parte dans d'autres villes, à l'étranger : en Grande-Bretagne, en Allemagne... Et pourquoi pas aux États-Unis. C'est mon rêve ! Avant tout, c'est un état d'esprit que nous voulons communiquer : notre mission, c'est que nous enfants puissions profiter de cette passion autant que nous. »

« Nous sommes capables de vendre une voiture avec une simple story sur Instagram »



Les chiffres ne mentent pas

LE PREMIER SEMESTRE EST SUR LE POINT DE S'ACHEVER AVEC PLUS DE 300 FERRARI PRÉSENTÉES AUX ENCHÈRES. AVEC UN TAUX DE VENTE SUPÉRIEUR À 70 %, LES CHIFFRES DONNENT LE TOURNIS, MAIS UNE LECTURE APPROFONDIE LAISSE APPARAÎTRE UNE AUTRE RÉALITÉ

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL | PHOTOS RM SOTHEBY'S



Avec sept voitures dans le top dix des plus importantes ventes de l'année, Ferrari occupe toujours une place à part dans le cœur des collectionneurs et représente à elle seule un chiffre en augmentation constante avec pour ce début d'année 23 % du marché. Plus impressionnant encore, les sept Ferrari les plus chères de l'année représentent un peu plus de 73 millions d'euros, soit une hausse considérable par rapport à l'année 2019 où un total de 89 millions d'euros avait été atteint pour les 20 plus grosses ventes de la marque sur l'année ! Tout va donc pour le mieux sur la planète Ferrari malgré un marché tendu et ultra-sélectif.

Si l'on compare les taux de vente en remontant à 2018, celui-ci est comparable à 2015 qui frôlait 76 %. Alors si vous lisez ces lignes c'est que le

marché vous intéresse, vous vous rappellerez donc que les années qui suivirent marquèrent un coup d'arrêt assez net dans la montée des prix, et ce jusqu'au COVID qui finalement inversera la courbe : 63 % réalisés en 2018 puis 55 % en 2019 avec un prix moyen en chute libre. Malgré l'appétit des collectionneurs et des spéculateurs pour la marque, la firme de Maranello subit elle aussi les effets d'un redressement général du marché. Serions-nous à l'aube d'un nouvel épisode inquiétant ?

Ces trois derniers mois, Bonhams fut le plus actif avec quatre ventes très différentes en Suisse, à Londres, en Belgique et aux États-Unis, suivi par RM Sotheby's qui enchaîne au rythme d'une vente par mois et Gooding & Compagny, la maison

californienne qui s'est implantée depuis trois ans à Londres dans le cadre du concours de Hampton Court. Sans surprise, c'est cette dernière qui réalise pour l'instant la plus haute enchère de l'année avec 18 millions de dollars obtenus pour 3090GT, une 250 GT SWB California Spider présentée à Amelia Island avec un niveau restauration et une définition de couleur exceptionnelles.

Elle est suivie par une Ferrari 312 PB vendue chez RM Sotheby's à la Villa d'Este en mai dernier. Avec un peu plus de 12 millions d'euros, le dernier prototype de la série des « P » à avoir couru et gagné pour l'usine, a trouvé un nouvel acquéreur mais n'a pas réussi à dépasser son estimation entre 14 et 18 millions d'euros. Cela montre tout de même l'intérêt des collectionneurs



Page de gauche et ci-contre
 À la vente RM Sotheby's des
 24h du Mans, cette 121 LM a
 été vendue pour
 5 742 500 euros, alors que
 cette 365 GTB/4 Daytona
 Competizione a réalisé
 5 200 000 euros

pour les voitures de course, même les plus exigeantes, tant que leur palmarès et leur authenticité historique sont certifiés.

Dans le même temps, douze Ferrari de la Collection Aurora y étaient également présentées. Si toutes trouvèrent preneur, les résultats largement en dessous des estimations sont à souligner. Présentés sans réserve, les résultats démontrent clairement une tendance allant vers les voitures plus récentes à l'image de la Ferrari 550 Maranello affichant 3 200 km au compteur à plus de 280 000 euros, la 550 Barchetta à 635 000 euros ou encore la SP1 Monza à près de 2,5 millions d'euros. À l'inverse, même la Ferrari 250 GT Châssis Court est cédée plus d'un million sous son estimation basse à 6,5 millions d'euros malgré un châssis et un moteur d'origine et une certification Ferrari depuis 2008.

Idem pour la très belle 365 GTB/4 Daytona Spider à 2,3 millions d'euros frais inclus et plus surprenant encore pour le 3e des 17 exemplaires de Ferrari 500 TR Spider, bien connu de l'usine pour avoir été le premier modèle certifié par l'usine à la création du Classiche.

Restons dans l'univers de la compétition, la vente officielle orchestrée par RM Sotheby's lors du centenaire de la course mancelle présentait trois Ferrari et pas des moindres vu que toutes avaient une histoire liée aux 24h du Mans.

Si la première n'est pas une voiture de course, elle fut le Safety Car de l'édition 1963. Cette Ferrari 250 GTE 2+2 Série III s'est vendue 545 000 euros, une valeur 20 % supérieure au marché. Suivirent, une Ferrari 365 GTB/4 Daytona Competizione, 5e au classement général en 1971 et une Ferrari 121 LM Spider Scaglietti du Mans 1955. Estimée entre 4,8

et 5,2 millions d'euros, la première a calé à 4,6 millions d'euros et montre clairement qu'un Daytona Gr. IV par sa valeur et son usage assez limité en compétition historique peine à trouver preneur à un tel niveau de prix.

Nous pouvons comparer son estimation aux résultats obtenus par la maison Aguttes pour deux autres Daytona Gr. IV produits en période et reconnus par l'usine, qui s'échangèrent pour des valeurs inférieures à 3 millions d'euros malgré des participations aux 12h de Sebring pour l'une et aux 4h du Mans pour l'autre. Une victoire de classe au Mans justifie un écart de prix aussi important? Sur le plan historique, certainement, sur un plan purement financier, les collectionneurs ne semblent plus alignés avec cet avis pour une voiture capable de démontrer tout son potentiel tous les deux ans seulement lors du Mans Classic.

La 121 LM Spider avait un avantage supplémentaire avec une participation aux 24h du Mans 1955 mais aussi aux Mille Miglia la même année. Ouvrant son panel d'acheteur à un spectre plus large, elle trouva preneur pour plus de 5,7 millions d'euros. De plus en plus prisées, sans notion de compétition, les Mille Miglia méritent d'être considérées comme la rétrospective de la plus belle course du monde grâce à la qualité des voitures qui s'y engagent. L'exigence du comité de sélection a créé une surenchère pour les châssis revendiquant une participation à l'épreuve avant 1957.

Toujours dans l'univers Ferrari, parlons quelques instants de la vente monégasque dédiée uniquement à la firme de Maranello en mai dernier. L'AstraRossa rencontra un succès mitigé avec 15 voitures vendues sur 39 présentées, mais la manœuvre est à souligner car cette

première édition pourrait en appeler d'autres. Si le taux de vente n'est pas à son avantage, les prix atteints sont soutenus preuve de l'attractivité de la marque sur le marché et on peut se réjouir du 1,5 million d'euro atteint par la 250 GT Boano aluminium, qui grâce à son passé sportif notamment aux USA a su dépasser son estimation.

Le marché est de plus en plus actif sur cette niche tout en s'orientant vers les années 2000 et les voitures de course, preuve qu'il est générationnel quel que soit le montant! 📌

La firme de Maranello subit-elle les effets d'un redressement général du marché?

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

LE PRINTEMPS A ÉTÉ DOMINÉ PAR LES VACATIONS D'AMELIA ISLAND (USA) ET DE LA VILLA ERBA, EN ITALIE, AVEC UNE AVALANCHE DE FERRARI EXCEPTIONNELLES. VOICI NOTRE SÉLECTION, PAS FORCÉMENT OBJECTIVE, DES PLUS BELLES VENTES DES MOIS DE MARS, AVRIL ET MAI 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 + Do : Doreothium + G&C : Gooding&Co + Me : Mecum + RM S : RM Sotheby's

250 GT SWB BERLINETTA 1961



6 586 250 €
RM S, 20 mai,
Villa Erba (I)

Le deuxième meilleur résultat de la vacation RM Sotheby's de la Villa Erba est aussi une déception : estimée entre 7,5 et 8,5 millions d'euros, soit les prix des dernières ventes remontant à 2019, cette SWB échoue loin en dessous, au prix le plus bas constaté en une décennie. Très rares sur le marché, les SWB peinent pourtant à se vendre. Ce n'est pas leur heure.

599 GTB FIORANO 2007



830 000 \$ / 780 000 €
RM S, 4 mars, Amelia Island (USA)
Excellent résultat pour une 599 GTB à boîte mécanique (officiellement 30 exemplaires produits), bien au-delà d'une généreuse estimation fixée à 675 000 - 775 000 dollars – mais ce même exemplaire s'était déjà vendu 692 500 dollars en 2021.

308 GTB « VETRORESINA » 1976



313 000 \$ / 294 000 €
RM S, 4 mars, Amelia Island (USA)
Ce n'est pas un record, mais de très loin le meilleur prix pour une « vetroresina » depuis 2015, au double des valeurs actuelles du marché. Restaurée de fond en comble en 2017 pour plus de 200 000 dollars, elle se présente dans les spécifications du salon de Paris 1975.

512TR 1994



582 500 \$ / 550 000 €
G&C, 2-3 mars, Amelia Island (USA)
Record pulvérisé pour cet exemplaire n'affichant que 462 km : aux États-Unis, les 512TR suivent avec un peu de distance (elles sont moins rares) l'explosion de la cote des F512M – et pourtant c'est en dessous d'une estimation, très généreuse, fixée à 600 000 - 800 000 dollars.

MONZA SP1 2019



2 423 750 €
RM S, 20 mai,
Villa Erba (I)

C'est la première Monza SP1 à être proposée aux enchères et elle n'affichait que 26 km au compteur – elle n'a jamais roulé après avoir quitté l'usine. Elle échoue à son estimation basse, fixée entre 2,5 et 3 millions d'euros. Rappelons que le prix neuf était de 1,7 million d'euros et la production limitée à 499 exemplaires. Un modèle à deux places aurait-il fait mieux ?

250 GT SWB CALIFORNIA SPIDER 1962



18 045 000 \$
17 023 000 €
G&C, 2-3 mars,
Amelia Island (USA)

La vente d'une California SWB est toujours un événement et les 18 millions de dollars réalisés sont sans surprise la plus grande enchère des 6 premiers mois de l'année (toutes marques confondues), mais aussi un record pour ce modèle. Il s'agit de la voiture du salon de New York 1962, la seule avec la sublime couleur *Azzurro Metallizzato*. Un must !

250 GTE 2+2 SERIE I 1961



544 000 \$ / 511 000 €
RM S, 4 mars, Amelia Island (USA)
La traversée du désert des GTE est-elle terminée ? Après un brutal coup d'arrêt en 2021, le marché semble reprendre ce printemps avec des valeurs équivalentes à celles d'avant 2020. Mais attention : cet exemplaire à l'historique intéressant est peut-être une exception.

F50 1995



5 065 000 \$ / 4 760 000 €
RM S, 4 mars, Amelia Island (USA)
La F50 aurait-elle atteint son plafond ? Certifié et avec un faible kilométrage (1 342 km), cet exemplaire a atteint les 5 millions de dollars qui sont la norme aux USA depuis un an. Mais pour la première fois depuis 2020, la courbe des prix s'infléchit légèrement.

F40 1989



2 114 375 €
RM S, 20 mai, Villa Erba (I)
Non, toutes les F40 ne valent pas 3 millions d'euros, en Europe les prix plafonnent sous les 2,3 millions d'euros et ont même tendance à légèrement se tasser. Un rappel, après deux années de folie, que la voiture n'est pas si rare et l'offre assez importante sur le marché.

312 PB 1972



12 042 500 €
RM S, 20 mai,
Villa Erba (I)

Elle peut dire merci à la 499P : utilisée dans la promotion de l'hypercar du Mans, la 312 PB était le dernier proto d'usine engagée par Ferrari en Championnat du Monde, et celui-ci (châssis 0886), a remporté deux victoires en 1972. Un prix en deçà des espérances (estimée entre 14 et 18 millions d'euros), mais conséquent pour une auto à l'usage plutôt limité.

365 GTS/4 1973



2 535 000 \$ / 2 382 000 €
G&C, 2-3 mars, Amelia Island (USA)
Un marché très stable (un autre exemplaire s'est vendu en mai à la Villa Erba pour 2 311 250 euros) pour une voiture relativement rare et qui se vend sensiblement au même prix depuis 2016 – les 3 millions d'euros du pic de 2015 sont de l'histoire ancienne.

F355 1998



168 000 \$ / 158 000 €
G&C, 2-3 mars, Amelia Island (USA)
Le marché des Ferrari youngtimers s'emballa aux États-Unis et les F355 n'échappent pas à la tendance : à Amelia Island, deux exemplaires américains se sont échangés autour des 170 000 dollars. Heureusement, les prix européens sont beaucoup plus sages.

288 GTO 1985



3 965 000 \$ / 3 726 000 €
RM S, 4 mars, Amelia Island (USA)
La vente d'une GTO à 4,4 millions de dollars en 2022 a échauffé les esprits, mais depuis, c'est le premier des trois exemplaires proposés aux enchères à trouver preneur. Là aussi, on assiste à un tassement des valeurs des hypercars Ferrari. Rendez-vous cet été à Monterey pour confirmer...

500 TR SPIDER 1956



3 717 500 €
RM S, 20 mai,
Villa Erba (I)

Évolution de la 500 Mondial pour la saison 1956, la 500 TR n'a été produite qu'à 17 exemplaires et celui-ci, le châssis n°0610 MDTR a essentiellement couru dans le sud de l'Italie, avant de partir en Finlande en 1957, où il a remporté deux victoires de classe. Estimé entre 4 et 4,5 millions d'euros, il se vend à un prix plutôt en deçà du marché des 500 Mondial / TR.

250 GT CABRIOLET SÉRIE II 1961



1 298 750 €
RM S, 20 mai, Villa Erba (I)
Deux cabriolets Série II qui se vendent à la même vacation, sensiblement au même prix : c'est un signe que le marché de cette voiture, après une interminable descente, affiche enfin une reprise. Les prix sont encore bas et ne devraient pas exploser : c'est le moment d'acheter.

599 SA APERTA 2011



1 523 750 €
RM S, 20 mai,
Villa Erba (I)

Résultat impressionnant pour cette SA Aperta provenant de la collection Aurora. Estimée entre 1,0 et 1,4 million d'euros, elle réalise un record du monde pour le modèle, bien au-delà du 1,48 million de dollars (1,39 million d'euros) obtenus par Gooding en 2019. Produite officiellement à 80 exemplaires, la cote des SA Aperta explose depuis 2020. Jusqu'à combien ?

250 MM SPIDER SÉRIE II 1953



3 525 000 \$ / 3 312 500 €
G&C, 2-3 mars,
Amelia Island (USA)

Cette 250 MM (n°0274 MM) a participé à la Mille Miglia et à la Targa Florio en 1957 et est resté trois décennies dans la collection de l'historien Ferrari, Jess Pourret. Un prix alléchant (0348 MM, en meilleur état, s'est vendu pour 5,4 millions de dollars en 2019) pour une voiture qui ouvre la porte à bien des événements...

F512 M 1995



731 000 \$ / 687 000 €
G&C, 2-3 mars, Amelia Island (USA)
Pas loin du record pour cette F512 M au kilométrage modeste (5 715 km). Rappelons que seules 75 exemplaires US ont été produits et que les voitures européennes s'échangent à des prix bien plus raisonnables : 297 500 euros, le 20 mai dernier à la Villa Erba pour RM Sotheby's.

DINO 246 GTS 1974



967 500 \$ / 909 000 €
G&C, 2-3 mars,
Amelia Island (USA)

Quelle folie ! Estimée entre 600 000 et 700 000 dollars, cette GTS pulvérise de plus de 160 000 dollars le précédent record pour une Dino 246, obtenu l'an passé à Monterey ! Un état de conservation exceptionnel et la rare teinte *Pino Verde Metallizzato* ont contribué à ce résultat qui reste exceptionnel, bien que la cote des Dino ait gagné 30 % depuis 2020.

360 SPIDER 2001



215 500 \$ / 202 500 €
BAA, 4 mars, Amelia Island (USA)
Record et prix délirant pour cette 360 Spider américaine à boîte manuelle, qui justifiait d'un kilométrage assez faible (8 050 km) et du très rare intérieur en cuir bleu foncé avec sièges « Daytona ». Tout de même, c'est beaucoup d'argent pour une 360...



L'Astarossa, première

LE 8 JUIN DERNIER, LA NOUVELLE MAISON MONACOCARAUCION ORGANISAIT SA PREMIÈRE VENTE, 100 % FERRARI, APPELÉE L'ASTAROSSA. NOUS FAISONS LE POINT SUR CETTE VACATION AVEC SON INSTIGATEUR, LAURENT BLOMET.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS MONACOCARAUCION

Trente-neuf Ferrari de tous types proposées sur le rocher, par une toute nouvelle maison de ventes aux enchères monégasque, MonacoCarAuction, dirigée par Laurent Blomet, l'homme à l'origine du succès des événements HappyFewRaging, tel était le programme de l'AstaRossa. Le meilleur résultat au marteau ? Une 250 GT Boano à coque aluminium de 1956, le châssis #0569GT, une voiture qui a couru à Nassau, et qui a été vendue 1 512 000 euros. Mais la star de la vacation était plus moderne : il s'agissait de la Ferrari Enzo de Fernando Alonso, qui a trouvé preneur après la vente.

Comment est venu l'idée de la vente l'Astarossa ?

Lors d'échanges avec les autorités monégasques il nous est apparu qu'il y avait un vide à Monaco : il n'existait pas de maisons de vente aux enchères automobiles dans la principauté. En ce qui nous concerne, nous avons une affinité incontestable avec Ferrari, une vraie culture pour cette marque. Il était opportun de nous lancer dans un sujet connu, aussi bien en termes de voitures que de clients potentiels. L'AstaRossa – le nom signifie « l'enchère rouge » en italien – n'est qu'un début.

Comment avez-vous choisi les voitures de votre première vente ?

Nous ne voulions pas être élitistes, ne pas proposer des voitures uniquement pour une clientèle monégasque, mais un plateau varié avec également des autos à quelques dizaines de milliers d'euros, jusqu'à beaucoup plus...

Quel bilan tirez-vous de cette première vente ?

D'abord, si l'on considère que nous avons monté cette vente en un temps record – en deux mois à peine – je pense que nous avons montré la crédibilité de notre activité, et de ce que nous serons capables de faire à l'avenir. Avec une petite équipe, nous avons soulevé des montagnes et maintenant nous avons beaucoup de contacts avec des collectionneurs qui souhaitent vendre leurs voitures. Avec cette vacation, nous avons fait le bruit

nécessaire pour prendre la place qui doit être la nôtre. Beaucoup de curieux étaient présents, aussi bien en salle qu'en ligne : des gens qui voulaient voir comment les choses allaient se passer, sans forcément enchérir sur le moment, d'où de nombreuses ventes faites dans les heures qui ont suivie – et nous sommes toujours en discussion sur certains lots aujourd'hui.

Des voitures vous ont-elles marquées ?

Une 348 GTS qui part à plus de 150 000 euros, frais inclus, c'est marquant, parce que ça montre un retour d'intérêt pour une auto qui a été mise sur la touche. Une voiture pour laquelle j'aurais volontiers investi si j'en avais les moyens, c'est la 250 GT Boano, que j'ai trouvé magnifique avec son historique et sa splendide combinaison de couleurs – je pense que c'est une belle pièce qui va continuer de prendre de la valeur. Et évidemment, une auto qui me fait beaucoup sourire c'est l'Enzo : quand vous connaissez le statut embryonnaire de notre maison, voir Fernando Alonso qui, après 5 minutes de discussions, décide que c'est chez nous qu'il va vendre sa voiture, c'est tout de même fabuleux ! Aussi bien pour la confiance qu'il nous a accordé que pour les retombées qui ont suivi. Beaucoup de gens nous ont dit qu'elle ne se vendrait jamais à notre estimation, mais au final, elle a changé de mains pour 5,4 millions d'euros après la vente. **Quel est l'avenir pour MonacoCarAuctions ?** L'AstaRossa va se répéter dans un format vraisemblablement similaire, et il est fort probable qu'il y aura également des ventes qui seront une niche dans la niche, avec une thématique plus poussée : par exemple un modèle précis, avec toutes ses variantes, du prototype jusqu'à la version de compétition ou a carrosserie unique. Il est probable qu'on envisage aussi des petites ventes de quelques voitures dignes d'intérêt, qui feront l'objet d'une exposition physique et d'une vente aux enchères digitale. Nous allons très vite reprendre la parole : attention, vous allez être surpris... ❶

« Fernando Alonso a choisi de vendre son Enzo chez nous : c'est tout de même fabuleux ! »

Ci-dessous

Laurent Blomet (au centre, avec une cravatte) et son équipe lors de la première vente l'AstaRossa.



Les ventes à venir

L'ÉTÉ EST LA SAISON DES VENTES DE MONTEREY, QUI VOIENT LES RECORDS ÊTRE BATTUS ANNÉES APRÈS ANNÉES. LES VOITURES DE NOTRE SÉLECTION PEUVENT-ELLES Y PRÉTENDRE ?

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

14 juillet

Bonhams, Goodwood, GB

26 au 29 juillet

Mecum, Harrisburg, USA

17 au 18 août

Broad Arrow Auction, Monterey, USA

17 au 19 août

Mecum, Monterey, USA

18 au 19 août

Gooding & Company, Pebble Beach, USA

18 août

Bonhams, Carmel, USA

18 au 19 août

RM Sotheby's, Monterey, USA

1^{er} septembre

Gooding & Company, Londres, GB

2 au 3 septembre

Bonhams, Beaulieu, GB

9 septembre

Bonhams, Goodwood, GB

15 septembre

RM Sotheby's, St. Moritz, CH

20 au 23 septembre

Mecum, Dallas, USA

THE LOST AND FOUND COLLECTION



20 Ferrari proposées sans prix de réserve

RM Sotheby's, Monterey (USA), 18 au 18 août

Elles prenaient la poussière à quelques pas du Speedway d'Indianapolis, le temple des 500 miles. Cette collection de 20 Ferrari, l'une des attractions des ventes de la prochaine semaine de Monterey, a d'abord été cachée dans un hangar en Floride au cours des années 1990 par Walter Medlin, avant qu'un ouragan en 2004 ne pousse à la déménager dans l'Indiana. Et parmi ces sorties de grange se cachaient quelques joyaux. Il y a là la 250 GT Coupe Speciale Pinin Farina (1956) du Roi Mohammed V du Maroc, totalement dans son jus, dont la carrosserie corrodée arbore encore la peinture bleue *Celeste* à toit noir (estimée entre 1,7 et 2,3 millions d'euros) ; les restes de la deuxième 500 Mondial assemblée, le châssis n°0406 MD, ayant couru à la Mille Miglia et à la Targa Florio (1,2 - 1,6 million de dollars) ; la 275 GTB/6C alu du salon de Turin 1965, la première « nez long » à coque alu, engagée à la Targa Florio 1966 (2,0 - 2,5 millions de dollars) ; ou encore l'une des trois 512 BB Competizione préparées par l'usine pour les 24h du Mans 1978, engagée par Luigi Chinetti, conservée dans un état proche de celui de la course (1,8 - 2,8 millions de dollars). Parmi les autres autos de cette incroyable collection, toutes proposées sans prix de réserve, on trouve aussi la 410 Superamerica Serie I du salon de Paris 1956 – ex-Jo Bonnier –, une 250 GT Lusso modifiée dans les années 1970 façon 330 LMB, une 330 GT 2+2 Série II à restaurer, d'origine tanzanienne, et de nombreuses autres merveilles à redécouvrir.

Et aussi...

250 GT « TDF » 1958



Estimation NC

Mecum, Monterey (USA), 17 au 19 août

Elle n'a plus sa carrosserie d'origine ni son moteur depuis les années 1960, ce qui n'a pas empêché cette voiture, victorieuse de la Coppa Sant'Ambroeus à Monza en 1958, de remporter le Best of Show au Concorso Italiano Monterey en 2016, et d'être certifiée Classiche. Le marché pour les TDF est en timide reprise : le prix qu'elle obtiendra sera à surveiller.

275 GTB/4 1967



Estimation NC

RM Sotheby's, Monterey (USA), 18 au 18 août

Il est probable que cette 275 batte un record et qu'elle soit l'une des grandes stars de Monterey : cette voiture à long nez et moteur double-arbre a été achetée neuve par l'acteur Steve McQueen et tout ce que le « King of Cool » a touché se transforme en or... Qu'elle ait été la propriété de Vern Schuppan, vainqueur du Mans, qui l'a restaurée à ses spécifications d'origine, n'est qu'anecdote...

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



HS N° 1



HS N° 2



HS N° 3



HS 308 GTB



HS Testarossa

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR

Laide Zeppelin

Quand Ghia s'est attaqué à la 212 Inter châssis #0233EU, le carrossier a eu la main bien lourde...

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS ARCHIVES



Cette page

Oui, c'est bien une Ferrari : mais cette 212 Inter Cabriolet de 1952 arbore une carrosserie Ghia unique – heureusement ?



Pour beaucoup, le nom de Ferrari est indissolublement lié à celui de Pininfarina. Fausse impression ! D'abord parce qu'aujourd'hui, la maison turinoise n'habille plus les productions de Maranello, mais aussi, et c'est sans doute plus important encore, parce que pendant la première quinzaine d'années d'histoire de la marque, Ferrari n'a pas eu de carrossier attitré.

Quasiment tout l'annuaire des artisans italiens (et même un Britannique, Abbott, mais il vaut mieux oublier son unique réalisation) – Farina, Bertone, Vignale, Motto, Ghia dont il va être question ici – s'est fait un plaisir de carrosser, et parfois de recarrosser au hasard d'une sortie de route, les premières Ferrari de course, mais aussi de route. C'est vrai, la légende dit que seules les autos de course intéressaient Enzo, mais il est clair qu'une clientèle fortunée n'en disait pas autant. Sans doute pas non plus le grand patron lui-même, d'ailleurs : dès les années 1950, il était plus probable de croiser une Ferrari de tourisme qu'une Vanwall, n'est-ce pas ?

En ce sens, l'image de Ferrari reprenait ce qui avait fait la gloire, avant-guerre, de constructeurs comme Alfa Romeo ou, de l'autre côté des Alpes, de Bugatti : un signe extérieur de richesse, oui, mais aussi de sportivité. C'est sans doute ce qui avait séduit Gianni Mazocchi, un éditeur italien qui avait peut-être vu la voiture exposée au Salon de Genève 1952, ou bien au Salon de Turin un mois plus tard. Bien

Ghia semble avoir voulu reprendre tous les codes de l'automobile américaine

sûr, la 212 était sportive. En revanche, on est en droit de considérer que Ghia – l'auteur du dessin est-il Mario Boano ? Mystère – en avait un peu trop fait côté signes extérieurs de richesse, en accumulant sur cette Ferrari les gimmicks tendance, comme on ne disait pas alors : les chromes sont surabondants, les ailes arrière qui recouvrent en partie les roues sont curieusement rebondies, et tranchent avec l'ébauche de ligne ponton qui va de l'avant aux portes, et la calandre surdimensionnée se voit complétée d'une partie supérieure totalement inutile. Tout se passe comme si Ghia avait voulu reprendre tous les codes de l'automobile américaine d'alors (et Ghia travaillait beaucoup avec les constructeurs d'outre-Atlantique).

Le problème, c'est que sur un châssis compact (l'empattement n'est que de 2,25 mètres), aux voies étroites, les proportions ne conviennent pas à cette surcharge, d'autant que le porte-à-faux arrière est long, très long... Peut-être Gianni

Mazocchi s'en est-il rendu compte : un an seulement après son achat, il revendait 0233EU en France, à un certain Paul Arnold. Gris métallisé à l'origine, la peinture était devenue bleue. Arnold allait conserver longuement l'auto, ne la revendant qu'en 1967 à un habitant du Michigan, Donald Hopson, qui en demeura propriétaire jusqu'en 1971, avant de la revendre 600 dollars, soit environ 4 500 euros actuels ! Le cabriolet devait ensuite connaître une humiliation courante au States : le remplacement de son moteur (vendu à un autre amateur) par un V8 Chevrolet. Et... disparaître pendant près de 40 ans, avant d'être retrouvé en 2011. Par hasard ? Pas sûr : la plus-value des « sorties de grange » était déjà bien réelle. Cette année-là, le nouveau propriétaire parvient à racheter le moteur, et entame une restauration longue (six ans !) et forcément coûteuse. Qui est-il ? Selon certaines sources, il s'agit d'un certain Jimmy Page, de Boca Raton, en Floride.

Or, il se trouve que c'est là que vit un monsieur du même nom, qui se trouve être l'ancien guitariste de Led Zeppelin... Qui, semble-t-il n'a pas vraiment profité de 233 EU, puisqu'elle a été vendue chez Gooding en 2018, pour la modique somme de 1,6 million de dollars. Avant de revenir sous le marteau dès 2021, chez Bonhams, et de partir vers de nouveaux ciels pour 1,82 million de dollars. De quoi, sans doute, faire rêver Donald Hopson, qui n'a pu s'offrir qu'un escabeau alors qu'il détenait un escalier vers le ciel. 📌



**OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO**

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

Ferrari SF90 Stradale
Année : 2020 / 11 360 km
Extérieur : Argento Nurburgring
Intérieur : Blu Sterling
499 000 €

Ferrari 812 GTS
Année : 2022 / 9 300 km
Extérieur : Grigio Gts
Intérieur : Cioccolato
560 000 €

Ferrari Roma
Année : 2020 / 11 000 km
Extérieur : Nero Daytona
Intérieur : Nero
253 000 €

Ferrari Portofino
Année : 2018 / 26 000 km
Extérieur : Azzuro California
Intérieur : Crema
218 000 €

Ferrari F8 Tributo
Année : 2021 / 952 km
Extérieur : Giallo Modena
Intérieur : Nero
345 000 €

Ferrari 488 GTB
Année : 2018 / 29 800 km
Extérieur : Grigio Titanio
Intérieur : Blu Medio
229 000 €

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

[ferrariapproved.com](https://www.ferrariapproved.com)

Ferrari
APPROVED

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

Calibre ultraplat à remontage manuel
1,75 millimètre d'épaisseur
Réserve de marche de 45 heures ($\pm 10\%$)
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