

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI



296 GTS

UN ÉLECTRON LIBRE
ENFIN À L'ESSAI

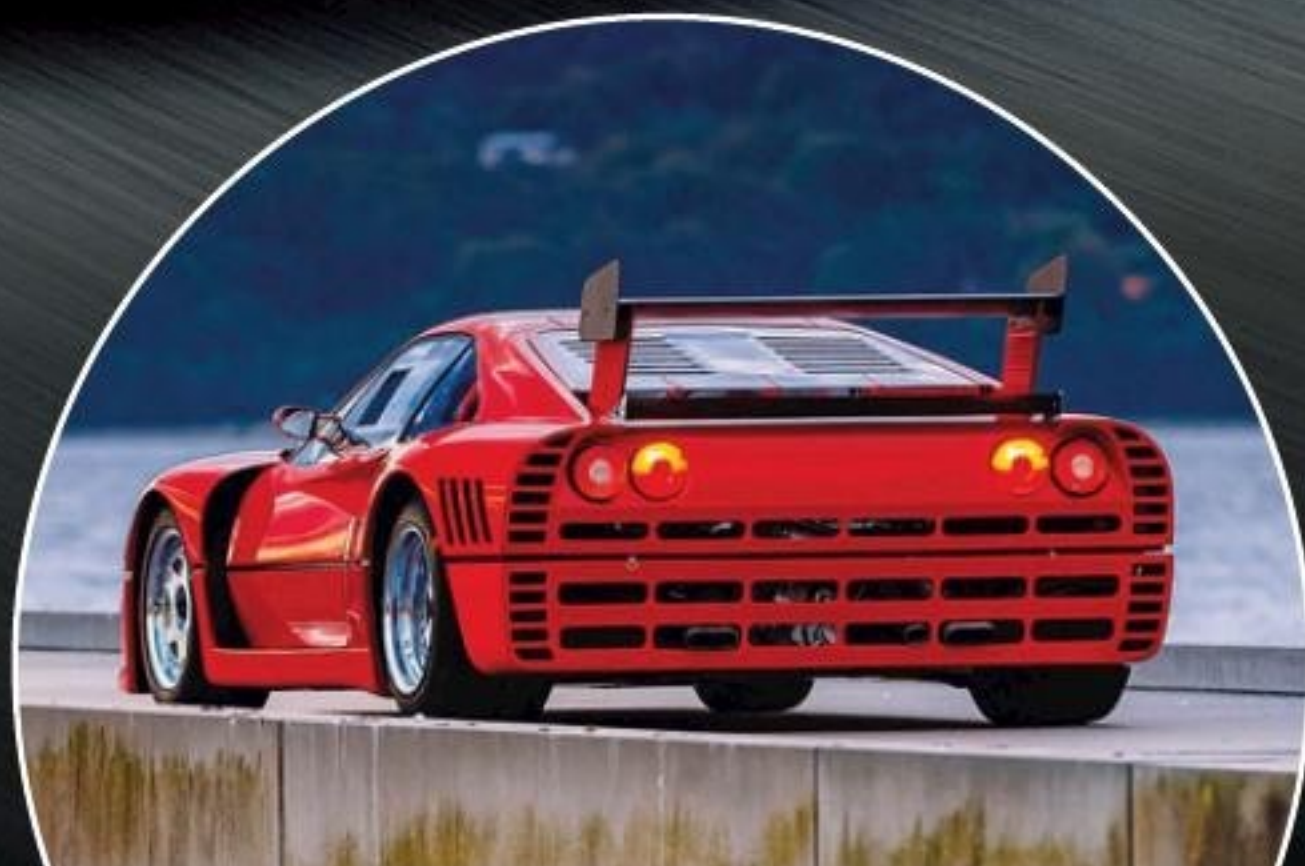


L 16695 - 19 - F - 8,90 € - RD

BEL/LUX: 9,40€ • CAN 16,50\$ CAD •
ESP/IT/PORT. CONT: 9,40€ •
DOM/S: 9,50€ • CH: 15,30 CHF •
MAR 95 MAD • TOM/S: 1500 XPF

288 GTO EVOLUZIONE

Le chaînon manquant



348TB

Notre guide d'achat
de la berlinette
controversée

575 SUPERAMERICA

L'étonnant cabriolet
à toit rotatif qui a
transfiguré la 575M

296 GT3

La nouvelle
arme des
circuits



CLOS DES GRIVES


DOMAINE
COMBIER

CROZES HERMITAGE
2016

www.domaine-combier.com

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

SOMMAIRE

Hiver 2023



60

Bollettino

8 499P

Le retour du roi

Tout savoir sur le grand retour de la Scuderia au plus haut niveau de l'endurance

16 News

296 GT3, SP51 et Vision GT

Toutes les nouveautés de la saison

22 Carnet noir

Mauro Forghieri et Patrick Tambay

Nos adieux à deux grands

Reportages

28 296 GTS, l'essai

L'électron libre

Au volant de la version découvrable de la révolutionnaire berlinette hybride

38 GTO Evoluzione

Le chaînon manquant

Entre la GTO et la F40, l'histoire d'une voiture de course qui allait changer de destin

50 365 GTS/4 Daytona

Sans toit ni loi

Leonardo Fioravanti nous raconte l'histoire de la Daytona Spider. Et nous l'essayons, aussi

60 512 BB Koenig Specials

La BB des vanités

Willy König s'est fait un nom avec ses Ferrari extrêmes, nous en découvrons une

70 575 Superamerica

Ouverture Facile

Avec son toit rotatif, la Superamerica a transfiguré la 575M Maranello

La Vita Rossa

80 250 GTO Reunion 2022

Les 60 ans d'une icône

Tous les 5 ans, les 250 GTO se réunissent pour un rallye exceptionnel



26

38



86 The Carolinas & Finali Mondiali

Les rendez-vous de l'automne

Les plus beaux événements vus par Enzo

94 Objets de désir

Horlogerie, livres, beaux objets...

Notre sélection pour les amoureux du beau

Autofficina

104 Touring Garage Imboden

Une vie pour les Ferrari

Roger Imboden, qui a eu plus de 830 Ferrari entre ses mains, nous montre ses collections

110 Ma Ferrari

La Dino 308 GT4 de Gilles

Il rêvait d'une Dino, il a restauré lui-même la sienne, sortie d'une grange

114 Guide d'achat

612 Scaglietti

Tout pour bien acheter la berlinette controversée



8



104

122 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

Chevron BT42 et Ralt RT1 Dino

Derniers tours de roues d'un moteur légendaire

Edito

Un heureux évènement



Il y a des moments qui nous marquent dans une vie. Ceux qui ont des enfants citent volontiers leur naissance comme celui qui leur a créé le plus d'émotions, mais il y a aussi, pour nous, passionnés d'automobile, celui où l'on a conduit une voiture pour la première fois, où la première fois que l'on est monté à bord d'une Ferrari. Je suis sûr que vous vous souvenez tous de ce jour-là.

Avoir eu la chance d'assister à la présentation de la 499P, le bolide avec lequel Ferrari revient à la lutte pour la victoire aux 24h du Mans après 50 ans d'absence restera sans doute gravé à jamais dans ma mémoire.

Nous journalistes, avons eu l'honneur d'avoir pu découvrir la voiture un peu avant sa présentation officielle, plus tôt dans la journée, dans un cadre très intimiste. Un tête-à-tête d'une heure, mais cela n'enlevait rien au frisson intense ressenti au moment où la musique s'est mise à jouer, que des images ont défilé sur les écrans géants, avant de voir le bolide rouler au milieu des convives du dîner de gala des Finali Mondiali, dans les paddocks d'Imola. Soyons prosaïques, vivre ce moment d'histoire m'a mis les poils, comme rarement cela m'est arrivé.

Serge Dassault disait du Rafale: « *Il volera bien parce qu'il est beau* ». Espérons que cet adage s'applique aussi aux automobiles, parce que cela fait bien longtemps qu'un prototype d'endurance n'a pas été aussi sexy que cette nouvelle Ferrari.

En attendant sa première course à Sebring, puis au Mans, et surtout la saison 2024 où l'expérience accumulée devra se traduire par des victoires, vous pouvez patienter en lisant ce numéro, mais aussi notre nouveau bébé consacré uniquement à la Testarossa, en kiosques depuis quelques semaines. Et aussi en découvrant notre nouvelle plate-forme numérique, carfans.fr.

2023 s'annonce des plus excitantes!

Yan-Alexandre Damasiewicz

Rédacteur en chef

Avoir eu la chance de participer au lancement de la 499P restera à jamais gravé dans ma mémoire

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 130000 euros.

67 chemin de Crépieux - Bâtiment B
69300 Caluire et Cuire

E-mail: courrier@enzomagazine.fr

N°ISSN: en cours

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

John Barker, Massimo Delbò, Julien Diez, Stéphane Geffray, Matthew Hayward, Cédric Pinatel, Léo Prat, Gautier Rossignol

Consultant **Cyrille Jaquinot**

Photographes

Kevin Van Campenhout, Nate Lindeman, Denis Meunier, Aston Parrott

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



Prochaine vente en préparation

La vente de Printemps • 2 avril 2023, Paris

Inscrivez votre automobile



1976 – Ford Bronco / Ex Gilles Villeneuve

Véhicule commandé neuf par l'ancien pilote de la Scuderia Ferrari en 1976

Présenté dans sa stricte configuration d'origine et jamais restauré

depuis la mort du légendaire pilote canadien

Préparé par ses soins (moteur, boîte, intérieur Recaro, roues, ailes élargies, etc.)

Véhicule unique, look spectaculaire et histoire émouvante

Vendue 136 000 € le 14 décembre 2022

©DR

Contactez-nous pour inscrire votre automobile

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

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



Abonnez-vous à nos newsletters
en scannant le QR Code

Neully-sur-Seine • Paris • Lyon • Aix-en-Provence • Bruxelles
aguttes.com | suivez-nous | [@](#) [f](#) [m](#) [t](#) [v](#) [y](#) [g](#)

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



BOLLETTINO

499P: le grand retour de Ferrari en endurance **Page 8**
296 GT3, SP51 et Vision GT: les nouveautés de l'hiver **Page 16, 18 et 20**
Nos adieux à Mauro Forghieri et à Patrick Tambay **Page 22 et 24**





Le retour du roi

APRÈS 50 ANS D'ABSENCE, LA 499P MARQUE LE RETOUR DE FERRARI AU PLUS HAUT NIVEAU DE L'ENDURANCE.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FERRARI

Le millier de convives réunis au dîner de gala des Ferrari Finali Mondiali se sont soudain tus, ont posé leurs verres et leurs couverts, et ont tourné la tête vers les écrans géants qui tapissent les murs de l'immense structure placée au sein du paddock du circuit d'Imola. La plupart d'entre eux sont des pilotes venus du monde entier participer à la dernière manche des divers championnats Ferrari Challenge, accompagnés de leur famille, et le frisson qui parcourt la salle dit quelque chose du moment historique que tous attendent.

Des images d'un nouveau bolide de course flashent sur les écrans au rythme d'une musique théâtrale, un nom s'inscrit : « 499P », avant que la voiture n'apparaisse tout au fond de la salle, pour

la parcourir sur une piste surélevée qui sépare les tables, et rejoindre, dans le silence de ses moteurs électriques et sous un tonnerre d'applaudissements, la grande scène où l'attend John Elkann, le Président exécutif de Ferrari.

Cela fait très exactement 50 ans que Ferrari a remporté son dernier titre dans le Championnat du Monde des voitures de sport (le lointain ancêtre du WEC), en 1972, avant de se retirer à la fin d'une décevante saison 1973 pour se consacrer uniquement à la Formule 1.

Deux 312PB, les voitures victorieuses de la saison 1972 (voir p14) l'encadrent sur la scène, et la livrée rouge à bande jaune qu'arbore la nouvelle 499 leur rend hommage. « *La 499P nous voit revenir à la compétition pour la victoire absolue dans*

la série WEC, explique John Elkann. Lorsque nous avons décidé de nous engager dans ce projet, nous nous sommes lancés sur la voie de l'innovation et du perfectionnement, fidèles à notre tradition qui voit dans la piste le terrain idéal pour repousser les limites des solutions technologiques d'avant-garde, solutions qui, à terme, seront transférées à nos voitures de route. Nous abordons ce défi avec humilité, mais conscients d'une histoire qui nous a conduits à plus de 20 titres mondiaux d'endurance et à neuf victoires au classement général des 24 heures du Mans. »

La rumeur veut que Ferrari soit revenu en endurance en raison de la mise en place du « budget cap » en Formule 1, plafond budgétaire qui imposerait aux grandes

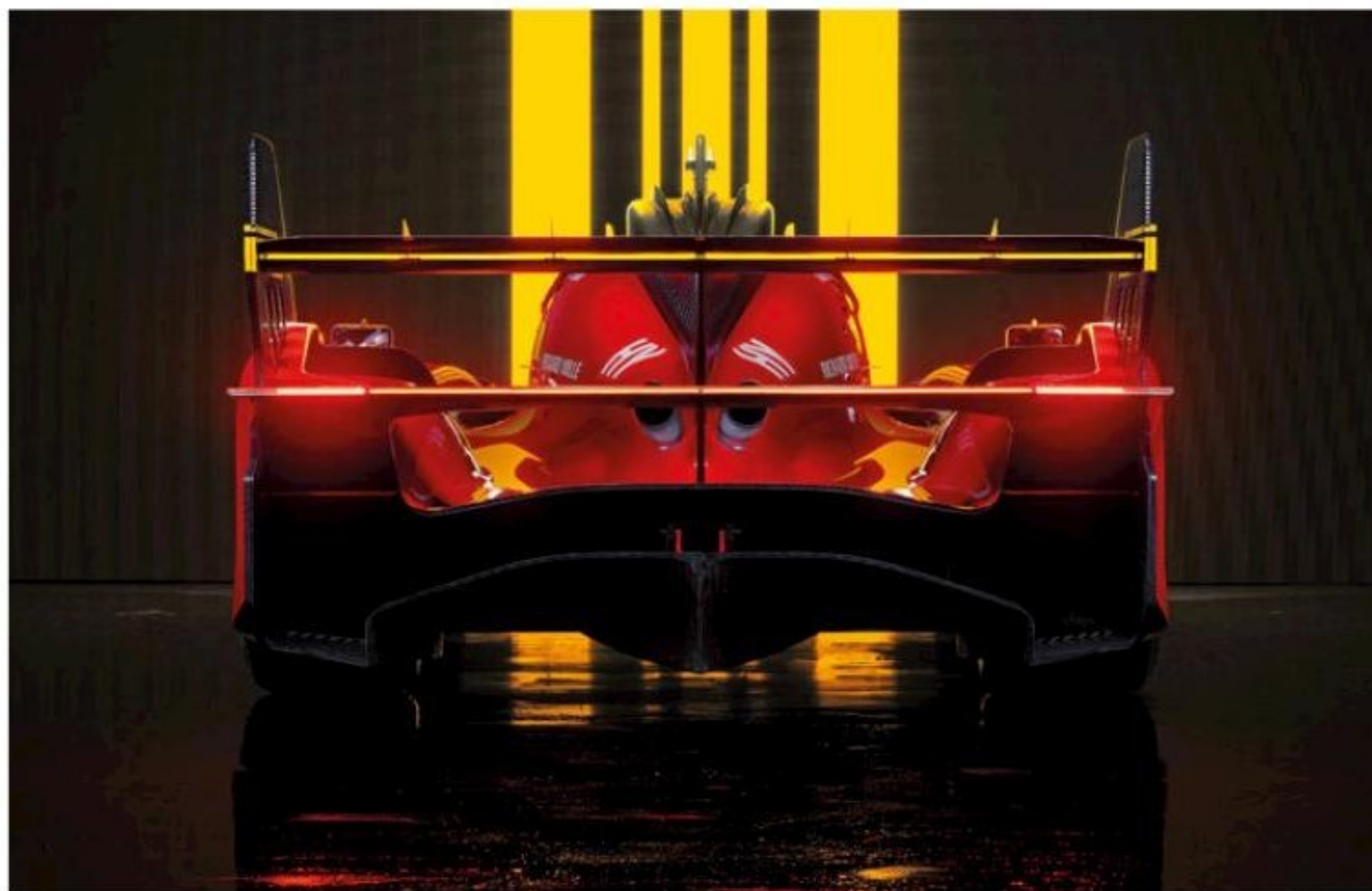


Ci-dessus

Impliqué dans la création de la voiture, le centre de style Ferrari lui a donné un indéniable air de famille avec les bolides de route de Maranello.

équipes de diversifier leurs activités et de réaffecter une partie de leur effectif à d'autres tâches, mais Maranello balaie cet argument de la main, expliquant que la décision avait été prise bien avant, il y a trois ans, avec l'évolution de la réglementation LMH (Le Mans Hybride) du WEC, en phase avec les objectifs de Ferrari. Et pourquoi le LMH, et non pas le LMDh, catégorie moins coûteuse permettant d'utiliser des châssis clé en mains, choix pour lequel ont opté des constructeurs tels que Porsche ou Lamborghini ?

« Nous avons choisi le LMH parce qu'il est important pour Ferrari de fabriquer toute la voiture et toutes ses pièces », a déclaré Antonello Coletta, responsable Compétizione GT de la marque. « Ferrari



La 499P nous voit revenir à la compétition pour la victoire absolue dans la série WEC

John Elkann



499P

MOTEUR V6 3,0 l à 120° bi-turbo + moteur électrique (ERS)
PUISSANCE* 680 ch cumulés max. aux roues (moteur thermique: 680 ch, moteur électrique 272 ch)
TRANSMISSION Séquentielle à 7 rapports, 4 roues motrices
SUSPENSION Triangles superposés à pousoirs
FREINS Brake-by-wire avec récupération d'énergie
POIDS* 1030 kg minimum
RAPPORT* POIDS/PUISSANCE 1,51 kg/ch
 * Soumis au Balance of Performance



Ci-dessus

En 2023, les voitures porteront les numéros 50 et 51: 50 ans depuis la dernière victoire de Ferrari en Championnat du Monde des voitures de sport, et 51 ans depuis son dernier titre. L'ambition est donnée.



est un constructeur, c'est le fabricant de la voiture, et ce n'est pas notre philosophie d'acheter une pièce. Nous avons décidé de revenir aux prototypes lorsque les règles nous ont donné la possibilité de fabriquer toute la voiture. Cette voiture est un manifeste des technologies de Ferrari. » Parlons donc de ces technologies. Certaines dénominations de Ferrari évoquent la cylindrée unitaire de leurs moteurs, d'autres leur cylindrée suivie du nombre de cylindres. Autrement dit, « 499 » et « 296 » sont des nomenclatures synonymes: la 499P reprend sous son capot le V6 2,9 l (ou plutôt 3,0 l...) de la 296 GTB GT3, ou du moins les principes de son architecture, se résumant à son angle d'ouverture de 120° et ses cotes. Désormais porteur, il nécessitait de nombreuses modifications pour assurer ce rôle structurel.

Celui-ci développe 680 ch, alors que la chaîne de traction hybride l'associe à un moteur électrique aux roues avant pouvant développer jusqu'à 200 kW (272 ch) – sachant que le règlement stipule que l'ensemble thermique/électrique ne peut dépasser 500 kW aux roues (680 ch) – et un système de récupération d'énergie (ERS) à la décélération et au freinage. Quand à la batterie de 900v, spécifique à la voiture, elle a été développée grâce au savoir acquis en Formule 1. L'apparence d'une voiture de course a bien évidemment une importance pour des raisons de marketing, et c'est pour cela que le département du style de Ferrari a été impliqué dans sa création, mais l'aérodynamique est ici le facteur clé. Sur ce point, le règlement permet beaucoup de solutions car il ne fixe pour seule limite qu'un appui maximal égal à quatre fois le poids de

la voiture. Peugeot a ainsi imaginé une voiture sans ailerons, alors que la Ferrari 499P fait appel à un plus traditionnel aileron à deux plans, visiblement soufflé par l'échappement, et doté de trois impressionnants stabilisateurs verticaux. De nombreuses autres dérives verticales apparaissent sur la voiture pour mieux canaliser les flux d'air, plus que sur aucune autre LMH, comme sur le dessus des ailes avant, ou sur les bords de fuite des roues arrière. Un important travail a également été réalisé sur la gestion de ce flux sous la coque, en témoigne l'absence des traditionnelles ouvertures sur les flans pour aérer les radiateurs. L'ensemble impressionne et, ici aussi, a vraisemblablement profité de façon considérable de l'expérience de la F1. Rien de tout cela n'est encore figé dans le marbre, et Ferrari n'a pas encore décidé



La 499P reprend le V6 bi-turbo dérivé de celui de la 296 GT3



Ci-dessous
L'aérodynamique de la 499P impressionne avec son aileron biplan mais surtout ses nombreuses dérives verticales canalisant le flux d'air: l'expérience de la F1 sera-t-elle payante?

de l'emplacement de l'élément aérodynamique mobile autorisé par le règlement: peut-être se trouvera-t-il sous le museau, là où se trouvent les appendices qui gèrent le flux d'air passant sous la voiture... Nous en saurons plus lors des 1000 miles de Sebring, l'épreuve inaugurale du Championnat 2023, où la voiture fera ses débuts en compétition le 17 mars prochain.

Deux voitures ont été aujourd'hui assemblées pour participer aux essais de développement, et il n'y en aura que deux engagées en 2023, Ferrari affirmant se laisser le temps de la saison pour évaluer la possibilité de confier d'autres châssis à des équipes clients, dont elle reçoit beaucoup de demandes - le bruit court dans le paddock qu'un team aurait déjà commandé une 499P pour la saison 2024. Surtout, Ferrari se refuse pour le moment à communiquer le nom des pilotes engagés par l'usine: « Je comprends votre curiosité, dit Coletta, mais je répète

que le choix de Ferrari se fera au sein de la famille Ferrari. Nous avons des pilotes très cohérents et nombreux, donc notre choix se fera à 100 % en interne. La décision sera prise début 2023. » Trop tard pour nous, au moment de mettre ce magazine sous presse...

Quels objectifs se donne la Scuderia? « Nous sommes ambitieux bien sûr, mais nous sommes aussi humbles de savoir que nos concurrents sont plus expérimentés que nous avec ces voitures, déclare Coletta. Nous avons moins de temps que nos concurrents car nous avons commencé les essais en juillet 2022. Nos temps aux essais ne sont pas très importants, mais nous avançons très vite et nous espérons être prêts pour Sebring qui est un circuit spécial et qui n'est pas facile. Bien sûr, la pression est importante. Il est normal que lorsque Ferrari est en compétition dans une catégorie, les gens s'attendent à voir Ferrari devant les autres.

Nous avons créé une très bonne voiture, mais nous sommes en retard par rapport aux autres constructeurs. Tout d'abord, nous devons être constants et je pense que la fiabilité sera le résultat le plus important que nous devons obtenir, et après, bien sûr, la vitesse sur la piste. Nous pouvons rivaliser avec les autres constructeurs, avec succès j'espère. Nous avons donné le meilleur de nous-mêmes dans cette voiture »

C'est une approche sûre: il faut du temps pour gagner en endurance, parfois des années, et les attentes des tifosi ne doivent pas être déraisonnables pour une première saison. Toyota fait courir des LMH depuis deux saisons et pour l'instant la Peugeot 9XH essuie les pots cassés. En 2023 Porsche et Cadillac feront également leur début avec des voitures de catégorie LMDh, et BMW, Lamborghini et Alpine les rejoindront, entre-autres, en 2024. « 2024 sera une année incroyable » conclut Coletta. Nous voilà prévenus...

ARTCURIAL

// Motorcars



1964 Ferrari 250 LM #5901
La 10^e construite sur un total de 32 exemplaires
Matching numbers (châssis, moteur, boîte de vitesses, carrosserie)
Utilisée par le NART comme voiture de réserve pour les 24 Heures de Daytona
Restauration complète par DK Engineering en 1998/1999
Dans une collection française depuis 20 ans

RÉTROMOBILE 2023

Catalogue en ligne

Mi-janvier
artcurial.com/motorcars

Vente aux enchères

Vendredi 3 février 2023
Salon Rétromobile, Paris

Contact

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

Il y a 50 ans: 312 PB, la dernière géante

Après les saisons 1970 et 1971 dominées par les monstrueuses Porsche 917 au moteur 12 cylindres 4,5 l, la réglementation du Championnat du Monde des voitures de sport limitait la cylindrée des moteurs des sport-protos à 3,0 l pour 1972, la même cylindrée qu'en Formule 1. Du pain béni pour Ferrari qui développa en 1971 une nouvelle voiture autour du 12 cylindres à plat des 312B engagées en F1: la 312 P (appelée officiellement 312 PB pour éviter la confusion avec sa devancière éponyme). La 312 PB fait ses débuts aux 1000 km de Buenos Aires dans des conditions dramatiques: à son volant, Ignazio Gunti se tue en percutant la Matra MS660 de Jean-Pierre Beltoise, que celui-ci poussait sur la piste, mais la Ferrari montre un bon potentiel et remporte plus tard dans l'année les 9h de Kyalami, hors championnat.

Déarrassées des Porsche en 1972 et face à la seule opposition des Alfa-Romeo T33/3, les 312 PB vont montrer tout leur potentiel aux mains de Ronnie Peterson, Tim Schenken, Mario Andretti, Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Brian Redman, Arturo Merzario ou Sandro Munari: sur les 11 manches du Championnat, les Ferrari remportent 10 victoires. Et pour cause:

faute de pouvoir tenir la distance avec son moteur issu de la Formule 1 (à peine dégonflé de 480 à 450 ch), Ferrari a préféré ne pas courir aux 24h du Mans, laissant à Matra la victoire dans l'épreuve française. Résultat sans appel: en 1972, les Ferrari 312 PB ont remporté toutes les courses auxquelles elles ont participé, offrant à Ferrari son 15^e et dernier titre dans la discipline.

L'euphorie est de courte durée: en 1973, l'équipe Matra décide d'engager sa très



Ci-dessous

Jacky Ickx remporte la victoire aux 6h de Watkins Glenn 1972, associé à Mario Andretti: la dernière des 10 victoires de la 312PB au Championnat du Monde 1972, sur 10 courses dans laquelle elle a été engagée!

réussie MS670 sur toute la saison et Brian Redman et Jacky Ickx n'arrivent à imposer la Ferrari qu'à Monza et au Nürburgring, alors que Matra signe cinq victoires. Le championnat est serré et cette fois, la 312PB est engagée au Mans, mais elle ne peut faire mieux que deuxième (Merzario/Pace), à 6 tours de la Matra victorieuse. En fin d'année, Matra s'impose avec 124 points, contre 114 à Ferrari.

En difficulté également en Formule 1, Luca di Montezemolo, le responsable de la Scuderia, décide de se retirer des courses d'endurances pour se concentrer uniquement sur les monoplaces. Le développement de la version 1974, la 312 PB/74, fut arrêté et ainsi s'acheva la carrière de celle qu'Enzo Ferrari appelait « la Formule 1 familiale ».

Si la Scuderia ne s'est plus engagée officiellement en sport-protos, Ferrari fit un retour à la fin des années 90 avec la très réussie 333 SP, mais celle-ci était réservée à des équipes privées. Saviez-vous qu'elle a remporté la catégorie LMP1 aux 24H du Mans 1998? Mais ce n'était qu'en 8^e place au général, derrière sept GT1. Nous attendons bien mieux de la 499P! 📌





EP

Emilia Parts

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





Une nouvelle ère

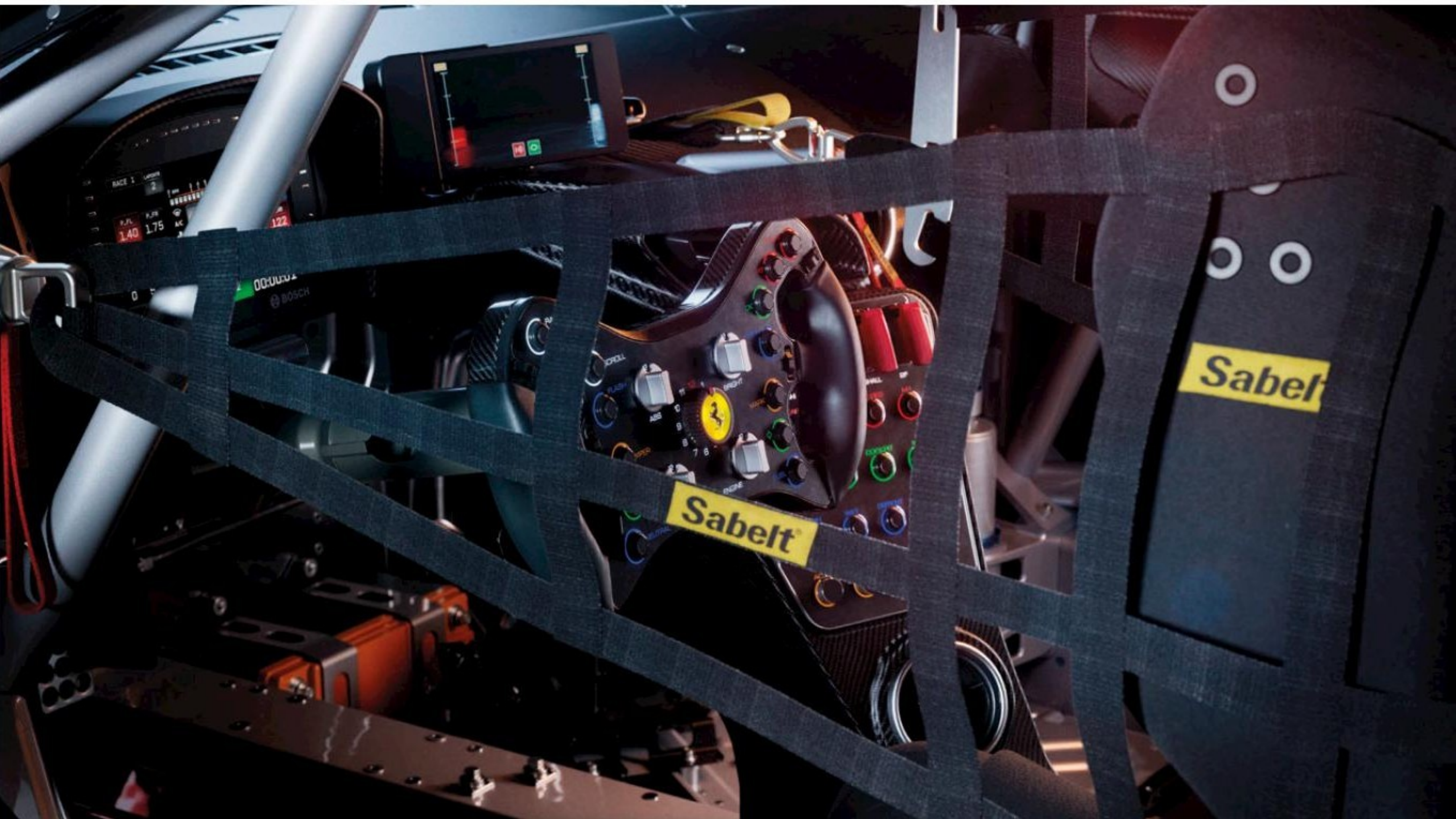
LA 488 GT3 EST MORTE, VIVE LA 296 GT3! VOICI LE NOUVEAU BOLIDE QUI VA PORTER LES COULEURS DES FERRARI EN GT.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS FERRARI

Le sticker « Origine France garantie » sera-t-il apposé sur la 296 GT3? La voiture qui aura la lourde tâche de succéder en compétition à la 488 ne sort en effet plus des ateliers de Michelotto : c'est Oreca qui assemble le nouveau bolide Ferrari, dans ses installations de Signes, dans le Var. Mais c'est bien en Italie, sur le circuit d'Imola, que nous avons pu l'approcher et la voir rouler à l'occasion des Ferrari Finali Mondiali, en attendant ses grands débuts en compétitions lors des 24H de Daytona, les 28 et 29 janvier 2023. Que la bête est belle, avec ses courbes sensuelles évoquant celles de la 250 LM, magnifiées par les accessoires de compétition! Avec ses voies avant plus large de 60 mm que celles du modèle de route (le maximum autorisé par le règlement du GT3), ses

multiples pièces aéro telles des bargeboards inspirés par la F1 et son aileron arrière à support en col-de-cygne, elle impressionne même à l'arrêt. Si son moteur V6 à 120° bi-turbo dérive de celui de la voiture de route, la chaîne de traction est strictement thermique: le règlement de la discipline interdit l'hybridation sur les GT, et plafonne sa puissance à 600 ch - bien loin des 830 ch de la version civile, un comble. L'architecture, elle, évolue: le très compact moteur a été placé le plus en avant et le plus bas possible dans le compartiment, pour un meilleur centrage des masses, mais aussi pour dégager un espace maximum au diffuseur arrière. La transmission est inédite, avec une nouvelle boîte de vitesses séquentielle

transversale à 6 rapports, à simple embrayage activé électroniquement, et pouvant être actionné au volant et non plus par une pédale comme auparavant. La structure renforcée de la 296 GT3 promet une rigidité torsionnelle 10 % supérieure à celle de la 488 GT3, et l'avant et l'arrière (avec l'échappement) de la voiture peuvent être déposés d'un bloc pour une meilleure accessibilité mécanique lors des arrêts aux stands. Optimisée pour les courses de 24 heures, la 296 GT3 a également été pensée pour être plus facile à conduire que sa devancière. « C'était un point faible de la 488 GT3 » admet le pilote Ferrari Miguel Molina, « et rendre la nouvelle voiture un peu plus facile était un axe de développement, car le GT doit être



La 296 GT3 a été pensée pour être plus facile à piloter que la 488 GT3

accessible aux pilotes amateurs ». Antonello Coletta, à la tête de Ferrari Attività Sportive GT, nous explique les améliorations apportées en ce sens : « Comparé à la 488 GT3, nous avons augmenté l'appui à l'avant pour réduire le sous-virage. Nous avons également réduit le roulis de 40 % à l'avant et de 20 % à l'arrière, afin de rendre la voiture plus prévisible. La visibilité a été améliorée et une meilleure camera de recul a été installée. Il y a aussi plus de fonctions disponibles directement sur le volant pour que le pilote ne soit pas distrait en course. » En attendant de la voir courir ou de la commander, vous pouvez déjà la découvrir sur son configurateur en ligne, et choisir sa couleur et ses options, tel un baquet passager ou des phares additionnels. **i**



En haut
Plus ergonomique que celui de sa devancière, le cockpit de la 296 GT3 est doté d'un éclairage variable pour les courses de nuit.

296 GT3

MOTEUR V6 bi-turbo, 2992 cm³
PUISSANCE* env. 600 ch à 7250 tr/min **COUPLE*** env. 710 Nm à 5500 tr/min
TRANSMISSION Séquentielle à 6 rapports, propulsion, différentiel pneumatique réglable en précharge
SUSPENSIONS Av et Ar: triangles superposés, bras tubulaires en acier, montants en aluminium, amortisseur réglables à 5 positions **FREINS** Disques, Av: 400 mm, Ar: 332 mm
PNEUS Av: 30/68/18, Ar: 31/71/18 **POIDS** 1250 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** env. 2,08 kg/ch
* selon Balance of Performance



L'exclusivité sans toit

NOUVEL EXEMPLAIRE UNIQUE CONÇU POUR UN CLIENT EXIGEANT, LA SP51 SE BASE SUR LA 812 GTS ET NE S'EMBARRASSE MÊME PAS D'UN VRAI TOIT.

TEXTE CÉDRIC PINATEL | PHOTO FERRARI

Dernier exemplaire de la lignée des Ferrari spéciales répondant à des commandes hors normes, la SP51 aura du mal à masquer l'architecture mécanique qu'elle reprend. Elle repose sur un châssis de 812 GTS, la variante découvrable de la spectaculaire GT à deux places, équipée d'un long capot avant et d'un fabuleux V12 atmosphérique de 6,5 l de cylindrée. Dessinée sous la direction de Flavio Manzoni, elle évoque davantage les déclinaisons les plus radicales de la gamme. Cacherait-elle un moteur et des réglages châssis proches de ceux de la 812 Competizione? Les équipes de communications de la marque italienne refusent malheureusement de préciser si la bête produit 800 ch, comme le modèle de base, ou les 830 ch de sa variante extrême. Comme d'habitude pour ce genre de travail sur-mesure, le projet se focalise davantage sur le style de la machine. La poupe conserve les deux paires de feux ronds, mais ces derniers sont encadrés par

une structure très différente de celle des modèles V12 de « grande » série. À l'avant, les optiques ressemblent fortement à celles de la récente 296 GTB et les gigantesques ouïes en fibre de carbone de la face avant paraissent presque caricaturales. La carrosserie rouge se couvre d'une bande centrale bleue à liserés blancs, une livrée inspirée de la Ferrari 410 S de 1955. Ces couleurs se retrouvent aussi à l'intérieur au niveau de la console centrale de la planche de bord. Notons enfin les jantes exclusives et surtout, le mécanisme de toit qui brille par son absence: alors que la 812 GTS peut se transformer en coupé en appuyant sur un simple bouton, la SP51 ne peut pas rouler autrement que « cheveux au vent ». Son heureux propriétaire taïwanais, qui a probablement dépensé plusieurs millions d'euros pour se confectionner la Ferrari de ses rêves, devra donc vérifier scrupuleusement la météo avant de sortir sa voiture. 📍





RESTAURATION • ENTRETIEN



OFFICINA VALENTI
SPORT & CLASSICS CARS

SPÉCIALISTE INDÉPENDANT FERRARI • MASERATI • LAMBORGHINI

Tél. +32 2 331 33 20 - www.officinavalenti.be



Trop rapide pour Le Mans

ALORS QUE FERRARI SE PRÉPARE À RETOURNER AU PLUS HAUT NIVEAU DES 24H, LA MARQUE DÉVOILE SA MACHINE DE CIRCUITS VIRTUELS ULTIME

TEXTE CÉDRIC PINATEL | PHOTOS FERRARI

Après un demi-siècle d'absence, Ferrari revient enfin jouer la victoire au classement général des 24 Heures du Mans, mais La Ferrari Vision Gran Turismo que vient de dévoiler le constructeur n'aurait pas le droit d'y concourir. Pourquoi? Parce que ses performances théoriques laisseraient sur place les machines acceptées dans la compétition. Comme la 499P, elle utilise un V6 bi-turbo de 3,0 litres extrapolé de celui de la 296 GTB routière, installé en position centrale arrière. Mais ici, il est poussé à 1030 ch alors que le règlement des 24 Heures n'autorise qu'une puissance maximale de 680 ch. Surtout, il ne vient

pas tout seul: un bloc électrique présent sur le train arrière et deux autres générateurs positionnés sur le train avant ajoutent 326 ch supplémentaires. Voilà comment cette Ferrari de course fantasmée revendique un 0 à 100 km/h en moins de 2" et un 0 à 200 km/h expédié en moins de 5". Des performances au niveau d'une Formule 1! Annonce-t-elle une future Ferrari de compétition? Pas du tout. Elle s'inscrit seulement dans la catégorie virtuelle des modèles conçus exclusivement pour les jeux vidéo de la saga Gran Turismo, dans laquelle gravitent déjà des marques comme Aston Martin, Porsche, Bugatti,

Lamborghini, Nissan, Audi, Mercedes ou McLaren. Pilotable pour tous les joueurs de la simulation, elle nous donne peut-être quelques indices sur le style de la prochaine vraie supercar Ferrari, attendue d'ici le milieu de la décennie. Les communicants de la marque nous donnent même un chrono théorique de la bête sur le circuit de Fiorano: moins de 1'10 au tour, sachant que la plus rapide des Ferrari routières, la SF90 Stradale, ne fait pas mieux que 1'19 avec ses 1000 ch. Mais moins rapide que le record absolu de la piste, les 55'999 obtenus en 2004 par Michael Schumacher avec sa Formule 1 F2004 durant des essais privés. 🏎️



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

Mauro Forghieri

1935-2022

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS ALAMY,

Pour la plupart d'entre nous, l'existence est une suite de coïncidences, de hasards plus ou moins heureux. Quelques rares êtres, au contraire, semblent inéluctablement aiguillés vers le destin auquel ils sont promis. Mauro Forghieri était l'un d'entre eux, et, pendant plus d'un quart de siècle, son chemin et celui de Ferrari se sont confondus, très souvent pour le meilleur, parfois moins. Entré chez Ferrari en 1960, Forghieri devient directeur technique de la Scuderia le 30 octobre 1961 (à 26 ans !) et demeure à ce poste jusqu'en 1989, hormis une brève parenthèse en 1972-1973. Mais en réalité, le destin était en marche depuis beaucoup plus longtemps : juste avant le début de la Seconde Guerre mondiale, Reclus Forghieri, son père, était devenu chef d'atelier de la Scuderia Ferrari, qui construisait pour le compte d'Alfa Romeo les Alfetta 158 de Grand Prix.

Le petit Mauro rencontra-t-il alors Ferrari avant Ferrari ? Il n'en avait en tout cas aucun souvenir. En revanche, il se souvenait très bien de ses premières visites à Modène, après la guerre, alors que son père travaillait à nouveau pour Ferrari. Entre les deux hommes, les relations étaient d'autant plus cordiales que Reclus Forghieri, militant antifasciste et résistant, était intervenu pour protéger Enzo Ferrari à la fin de la guerre, alors que l'épuration était parfois à géométrie variable. Ferrari prend régulièrement des nouvelles du jeune Mauro, bon élève, puis brillant étudiant. À l'université de Bologne, la plus vieille du monde, il obtient son Laurea (l'équivalent d'un doctorat) avec un projet de moteur flat-twin inspiré de celui des Dyna Panhard, non sans faire, en 1957, un stage chez Ferrari. À cette époque, Mauro

Forghieri rêve de travailler dans l'aéronautique, mais on n'échappe pas à son destin... En 1960, Enzo Ferrari lui propose un poste d'ingénieur, qu'il accepte, en pensant qu'il s'agit d'une situation provisoire. Il y retrouve aussi bien des légendes comme Vittorio Jano, concepteur des Alfa Romeo P2 d'avant-guerre, ou le spécialiste des moteurs Carlo Chiti, que des « jeunes loups » prometteurs, comme Gianpaolo Dallara et Giotto Bizzarini, qui viennent de réaliser le prototype de la 250 GTO.

C'est d'ailleurs sur celui-ci que Forghieri fait ses premières armes : le pont arrière est mal guidé, la voiture est très survireuse, et Willy Mairesse en perd le contrôle à la sortie d'un tunnel, sur l'autoroute Bologne-Florence.

Forghieri comprend que c'est la combinaison de ressorts à lames et de ressorts hélicoïdaux qui génère trop de contraintes sur l'essieu ; mais la fiche d'homologation de la FIA impose de garder ce double système. Forghieri imagine alors de diminuer la section des ressorts hélicoïdaux pour qu'ils n'aient plus qu'un rôle symbolique, tout en restant présents... Et le comportement de l'auto est transformé.

Mauro Forghieri va avoir très vite d'autres sujets à traiter : en 1961, les têtes pensantes de la Scuderia, Carlo Chiti, Romolo Tavoni, et plusieurs autres sont congédiés par Enzo Ferrari. Leur faute, s'être rebellés contre les directives, souvent autoritaires et contradictoires, de Laura Ferrari, l'épouse d'Enzo. Bien que Phil Hill ait été sacré champion du monde de F1 cette année-là au volant de la 156, l'équipe est totalement désorganisée, et la 156 va bientôt être dépassée face à des monocoques plus efficaces comme la Lotus 25.

Enzo Ferrari fait alors un pari radical : le

30 octobre 1961, il confie la direction technique de la Scuderia à Forghieri, qui n'a que 26 ans. La première F1 conçue par Forghieri est la 158, qui permet à John Surtees de conquérir en 1964 le titre pilotes et à la Scuderia de récupérer celui des constructeurs.

Reflète de la créativité et de l'audace de Mauro Forghieri et de son équipe, cette monoplace est engagée avec deux moteurs différents : un V8 et un 12 à plat. Cette dernière disposition sera d'ailleurs la signature de Mauro Forghieri pendant la plus grande partie de sa carrière, alors que les F1, les sport-protos, mais aussi quelques modèles à part comme la 212 « Montagna » ou la 712 Can-Am se succèdent à un rythme effréné.

Le succès n'est pas toujours au rendez-vous, et la Scuderia connaît de nombreuses traversées du désert, en particulier en F1, sans un seul titre entre 1965 et 1975. Mais Forghieri ne renonce jamais : toujours présent sur les circuits, y compris en endurance, il sait mobiliser l'équipe et les pilotes.

Pour Mario Andretti, qui a remporté ses deux premières victoires en F1 en 1970, sur des Ferrari conçues par Forghieri, c'était « *le genre de type qui donne tout, et pour qui on a envie de tout donner à son tour* », tandis que pour Jody Scheckter, champion du monde 1979 sur Ferrari, « *c'était le moteur, l'âme de l'équipe* ».

Une âme, et surtout un tempérament bouillant : surnommé « Fiero », Forghieri était réputé pour ses colères soudaines, et sa capacité à se heurter violemment, y compris avec Enzo Ferrari, pourtant intimidant et, lui aussi, colérique. Mais les colères de Forghieri n'avaient qu'une seule



raison: la volonté de faire gagner Ferrari, et l'équipe qu'il considérait comme sa famille. Et beaucoup d'entre elles furent fertiles, puisque sous sa direction, la Scuderia remporta 54 Grands Prix, quatre titres de champion du monde des pilotes, sept titres constructeurs en F1 et neuf en sport-protos. Cette carrière étincelante devait pourtant, peu à peu, décliner, en même temps que la santé d'Enzo Ferrari faiblissait, et que Fiat devenait de plus en plus omnipotent à Maranello. Forghieri passa ses dernières années chez Ferrari Engineering, où il imagina la 408/4RM dont nous avons raconté l'histoire dans le numéro 15 d'Enzo.

Que faire après une vie chez Ferrari ? En 1987, il rejoint Lamborghini Engineering, y

Sous sa direction, la Scuderia remporta 54 GP, quatre titres pilotes et sept constructeurs en Formule 1, et neuf en sport-protos

conçoit un V12 de F1, puis un châssis maison qui doit faire ses débuts sous le nom de GLAS, avec les subsides d'un riche Mexicain, Luis Gonzales Luna. Celui-ci se révèle être un escroc. La voiture ne débute qu'un an plus tard sous les couleurs de Modena, sans moyens et sans résultats. Suit un bref passage chez Bugatti, où il tente sans succès de simplifier l'architecture de l'EB110 pour en diminuer le prix de revient, avant de fonder en 1995 sa propre société d'ingénierie, puis de se retirer dans sa superbe villa du XVIII^e siècle, près de Modène. Forghieri devait beaucoup à Ferrari, mais Ferrari doit sans doute plus encore à Forghieri, un des plus grands ingénieurs de course de l'histoire... ❶



Patrick Tambay 1949-2022

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS ALAMY,

Parce qu'il était beau, élégant, poli, il a souvent été considéré comme un dilettante. À tort, car si la carrière de Daniel Patrick Charles Maurice Nasri Tambay (son nom complet) a connu des hauts et des bas, ces derniers relevaient souvent d'erreurs de timing, mais jamais d'un manque d'esprit de compétition. Un esprit acquis très tôt, puisqu'il avait fait partie de l'équipe de France junior de ski, et avait même été sacré champion de France de descente en 1968. Sa rencontre avec l'automobile devait avoir lieu en 1971: cette année-là, Tambay remporte le volant Elf. Il réalise ensuite deux belles saisons en Formule Renault avant de passer directement en F2, où il décroche la 2e place du championnat d'Europe en 1975. En 1977, il part aux États-Unis, où il a été étudiant. Engagé par Carl Haas, il remporte le challenge Can-Am avec une telle aisance que le monde de la F1 le

remarque. S'il ne parvient pas à qualifier une Surtees au Grand Prix de France de cette année-là, il hisse ensuite l'Ensign du Theodore Racing en 16e position lors des essais du Grand Prix de Grande-Bretagne. Il y fait donc ses vrais débuts, en compagnie d'un autre « petit jeune »: Gilles Villeneuve. Le Québécois deviendra son grand ami, au point que Patrick Tambay sera le parrain de son fils Jacques, (champion du monde de F1 en 1997). C'est d'ailleurs cette amitié et la mort tragique de Gille Villeneuve qui vaudront à Patrick Tambay ses deux plus belles saisons en F1: appelé chez Ferrari, il remporte le Grand Prix d'Allemagne 1982 (photo ci-dessus), puis finit 4e du championnat du monde 1983 avec une deuxième victoire, à Imola, offrant ainsi avec René Arnoux le titre constructeur à la Scuderia, le dernier avant les années Schumacher. Avant et après, hélas, Patrick Tambay a eu la malchance

de connaître des écuries de second rang comme Theodore (1977 et 1981) ou Lola-Haas (1986), ou en méforme comme McLaren en 1978-1979, et Renault en 1984-1985. Écuries dans lesquelles il n'a jamais baissé les bras, ni perdu son talent, comme le prouvent son deuxième titre en Can-Am en 1980, mais aussi ses deux podiums (3e) au Paris-Dakar en 1988 et 1989, ou encore sa 4e place aux 24 heures du Mans 1989. Adjoint au maire du Cannet, conseiller général puis conseiller départemental des Alpes-Maritimes, Patrick Tambay était aussi engagé en politique, mais sa passion, même après sa retraite en 1989, restait la compétition automobile: il était devenu consultant et commentateur pour plusieurs chaînes de télévision, et un de ses trois enfants, Adrien, est aujourd'hui pilote. À sa famille et à ses proches, Enzo adresse ses condoléances. ❶

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



TOUS LES 2 MOIS EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR

REPORTAGES

EN COUVERTURE La 296 GTS à l'essai **Page 28**

GTO Evoluzione: le chaînon manquant **Page 38** 365 GTS/S Daytona Spider sans toit ni loi **Page 50**

BB Koenig Specials, la BB des vanités **Page 60** 575 Superamerica: ouverture facile **Page 70**





ÉLECTRON LIBRE

Un an seulement après le coupé, la révolutionnaire 296 se dévêtit en restant fidèle au toit rétractable. La GTS enfonce le clou face à la concurrence, en ajoutant l'art de s'oxygéner à son tableau de chasse. Nous avons fait connaissance en Toscane, sur les traces des Mille Miglia.

TEXTE JULIEN DIEZ | PHOTOS FERRARI

Les regards se tournent naturellement vers l'hybridation, la puissance astronomique, le faible malus (153 g de CO₂ au km!), les sensations la tête à l'air. Moins sur le changement d'appellation, qui insiste désormais sur le grand tourisme comme la grande sœur V12, la 812 GTS, un brin moins puissante. En regardant dans le rétro, les trois lettres sont utilisées depuis 1966 et l'élégante 330 GTS. Puis elles ont été associées au V8 central à partir de 1975 (308 GTS). Et le V6 alors? Facile, c'est évidemment la Dino 246 qui a eu les honneurs de cette appellation dès 1972, mais elle n'arborait pas le *Cavallino Rampante*. Rappelons que la 296 incarne officiellement la première Ferrari à être propulsée par un V6. En se cantonnant au segment des supersportives, la dernière « Gran Turismo Spider » remonte non pas à la 328 mais à son évolution Turbo au petit V8 2 litres ramené à 254 ch. Depuis la F355, les « Spider » règnent en maître et il a fallu attendre la remplaçante de l'éphémère F8 pour rompre

cette lignée. La 296 innove sur de nombreux points technologiques, mais pousse-t-elle davantage le curseur GT? C'est ce que nous allons voir en reliant Maranello à la côte toscane, en passant par d'exigeantes spéciales de des Mille Miglia.

Acte I: tomber le haut. Il suffit de presser la commande située sur le tunnel pour que le toit en aluminium se replie en trois parties. Inutile de s'arrêter, il se manie jusqu'à 45 km/h, en seulement 14"0. Entièrement capitonné, il permet de garder un niveau d'insonorisation équivalent à celui du coupé lorsqu'il est en place. Toute la partie arrière a été remodelée pour l'accueillir, sans altérer le profil aplani du coupé évoquant la 250 LM, ni le pont aéro.

« Nous voulions conserver la même capacité de refroidissement que le coupé, la même répartition des masses et ne pas réduire l'appui aérodynamique » confie Michele Cavazoni, ingénieur et chef de projet. Sur le capot moteur, la petite vitre est décalée vers l'arrière et laisse seulement entrevoir un bout d'échappement, le moteur électrique (rouge) et les câbles haute tension.

Ci-dessous

La planche de bord est reprise du coupé et l'on retrouve les compteurs digitaux, l'écran passager, le volant multifonctions et la commande de boîte simulant une grille en H. Le toit et les ouvrants se manient depuis le tunnel.





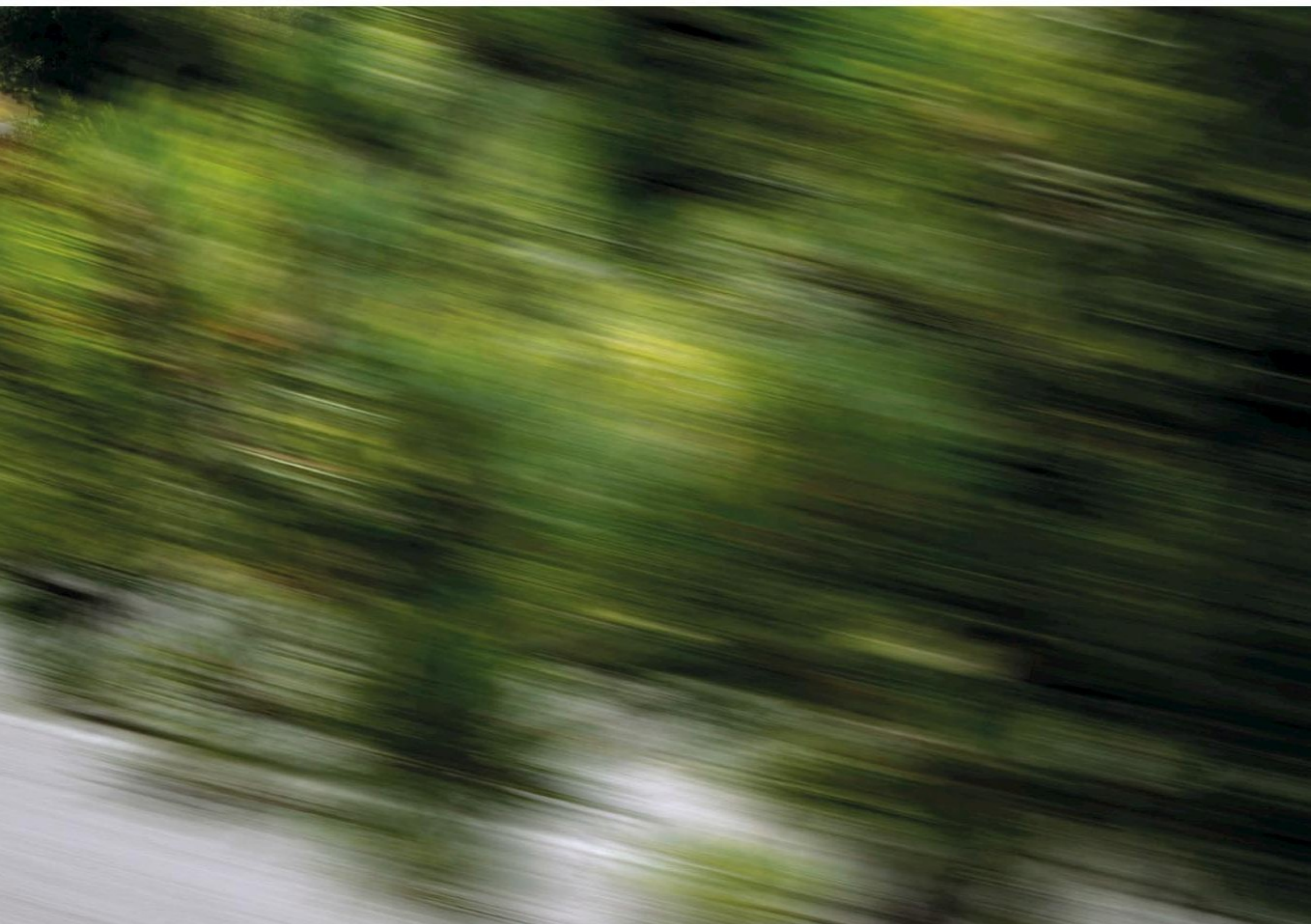


IL SUFFIT D'ATTAQUER EN RACE OU EN QUALIFY POUR RETROUVER DE L'AUTONOMIE ÉLECTRIQUE

Bien que le cabriolet ait été développé conjointement au coupé, la coque en alu exige des renforts pour maintenir le niveau de rigidité de la GTB: « *Nous avons renforcé les côtés, ainsi que les montants A et B. Nous obtenons un gain de 50 % par rapport à la F8 en matière de rigidité à la torsion* » précise le chef de projet. Cela se paie sur la balance. Entre le mécanisme du toit et ces ajouts, la masse grimpe de 70 kg... Or le coupé avoisine déjà les 1 650 kg avec les pleins, ce qui devrait porter la GTS à plus de 1,7 tonne. Le résultat est remarquable et aucune remontée parasite ne vient perturber la conduite. Le châssis ne gigote pas d'un iota sur le bosselé et le confort reste digne de la GTB. Sur autoroute par exemple, l'insonorisation rappelle que vous êtes à bord d'une supersportive: bruits aéros, de roulements et du

V6 en fond (hors hybride). Idem concernant l'amortissement, dont le filtrage actif propose une palette plutôt ferme.

La surprise vient de la gestion des remous, tellement bien exécutée que l'on a plus envie de recapoter. La lunette arrière qui fait office de saute-vent joue un rôle essentiel... Mais pas celui que l'on imagine! En gardant les vitres latérales en place, c'est au contraire en l'abaissant que les occupants trouvent leur bonheur. Relevée, cette barrière redirige le flux aéro dans le cockpit et ajoute des turbulences. En la supprimant, le flux se lisse et file entre les appuie-tête, sous l'aéro bridge repris du coupé. Magique, y compris à haute vitesse. En recapotant, ce bout de verre produit l'effet d'un haut-parleur en amplifiant l'échappement, puisqu'il peut s'abaisser indépendamment du toit.



CI-dessus

Avec le toit en place, difficile de reconnaître une GTS d'une GTB! La vitesse maxi et l'appui aéro seraient identiques entre les deux carrosseries.

Acte II: secouer les tympans ou les reposer. Plus que jamais, cette 296 possède une double personnalité. Elle est capable d'évoluer en silence en médusant les tifosi croisés dans les villages. Au-delà du côté relaxant, observer la réaction des passants vaut son pesant d'or en activant le mode *Hybride* ou électrique. Ce dernier permet d'évoluer jusqu'à 135 km/h sans un bruit, pendant maxi 25 km. L'électromoteur de 167 ch prend place entre le V6 et la boîte. Il est alimenté par une petite batterie de 7,45 kWh installée derrière les sièges et pesant 73 kg. Inutile de se soucier de la recharge, il suffit d'attaquer en *Race* ou *Qualify* pour retrouver de l'autonomie électrique. L'intermédiaire *Hybride*, lui, conserve cette douceur de vivre et les transitions thermique/électrique sont exécutées d'une main de maître.

Il suffit d'écraser l'accélérateur pour découvrir le côté obscur de la GTS. Caché tout au fond du compartiment moteur, le V6 bi-turbo à 120° monte alors au créneau et lâche les 663 ch, tout en connectant davantage les tympans à l'échappement et en se ruant sur le rupteur situé à 8500 tr/mn.

Le Spider bénéficie aussi d'un résonateur présent sur le coupé et renvoyant du son dans l'habitacle. « *Nous prélevons le son, les vibrations à l'échappement, près de la chambre de combustion et nous n'utilisons pas les haut-parleurs* » précise Tomas Pedraza, ingénieur son. Ce système baptisé « hot pipe » diffère donc de celui rencontré sur la plupart des sportives, agitant une membrane côté admission.

SI VOUS ÊTES DÉJÀ EN APNÉE,
NE BASCULEZ SURTOUT PAS EN
MODE *QUALIFY*, QUI FAIT PASSER
LE COUPLE DE 830 À 900 NM





Cette page, sens horaire à partir de la gauche

Sur le volant, les modes de conduite touchant le groupe motopropulseur (à gauche) sont séparés du Manettino. De série, la GTS chausse des Michelin Pilot Sport 4S sur mesure. L'aerobridge est préservé et le profil se calque sur celui du coupé



296 GTS

MOTEUR V6 turbo, 2992 cm³ + un moteur électrique
PUISSANCE 663 ch à 8 000 tr/min (830 ch en cumulé en mode *Qualify*)
COUPLE 740 Nm à 6 250 tr/min (900 Nm en cumulé en mode *Qualify*)
TRANSMISSION F1 à double embrayage à 8 rapports, propulsion, eSSC
FREINS Disques carbone céramique, Av: 398 mm, Ar: 360 mm. ABS, EBD
PNEUS Av: 245/35 ZR20 J9.0, Ar: 305/35 ZR20 J11.0 **POIDS** 1540 kg (à sec)
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 1,86 kg/ch **0-100 KM/H** 2"9 (annoncé)
VITESSE MAXI > 330 km/h (annoncée) **PRIX** 325 247 euros

En repliant le toit, l'échappement montre un nouveau visage et séduit par ses borborygmes de motos supersportives à bas régimes. Un peu comme les aînées à moteur V8, en moins grave comme nous avons pu le constater en suivant une 488 GTB. À ce stade, si le pied droit s'alourdit, les occupants sont déjà submergés par la déferlante électrique qui comble le temps de réponse des turbos explosant à 4000 tr/mn (2,0 bar maxi). Ils perçoivent davantage les bruits de suralimentation, puis le saccadé atypique de l'admission se mélange à cette symphonie prenante et tirant vers les aigus. Certaines notes rappellent d'ailleurs sa majesté le V12. Cette hybridation mérite une myriade de louanges et le 3,0 litres le statut de V6 le plus sensationnel du marché. Maranello prouve une nouvelle fois son savoir-faire et sa supériorité en matière de mécanique. Acte III: s'accrocher. Si vous êtes déjà en apnée en modes *Sport* ou *Race*, surtout ne basculez pas en *Qualify* qui porte le couple de 830 à 900 Nm, et la puissance de 800 à 830 ch. La force devient ahurissante et physique sur toute la plage du compte-tours. Pour en mesurer l'étendue, il

suffit dompter le monstre en repoussant les aides ou de réaliser un 0 à 300 km/h en launch control. Chaussée de Michelin Pilot Sport 4S sur mesure, la GTS épate par son grip sur le sec et accélérerait aussi fort que le coupé de 0 à 100 km/h avec 2"9, puis elle se ferait distancer de 0"3 sur le 0 à 200 km/h avec 7"6. En clair, elle assommerait autant qu'une 812 Competizione! Et elle parviendrait à conserver la même vitesse maxi, à savoir 330 km/h, non loin de cette dernière (340 km/h). Tout cela avec un poids supérieur, annoncé à 1540 kg à sec et qui devrait avoisiner la 1,7 tonne avec les pleins. Autre point important, l'appui aéro stagnerait par rapport au coupé, avec 360 kg à 250 km/h, en optant pour le pack Assetto Fiorano. Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce pack est également disponible sur la GTS, pour les clients moins focalisés sur la polyvalence ou voulant se distinguer en mélangeant les genres: cabriolet à la fois structurellement alourdi et radicalisé. Il comprend toujours des amortisseurs passifs Multimatic et des éléments extérieurs et intérieurs en carbone (dont la



Ci-dessus

Le toit en alu se replie en 14"0, jusqu'à 45 km/h : pratique. Comme sur ses aînées, la lunette arrière s'entrouvre indépendamment du toit pour amplifier le son quelle que soit la position du couvre-chef.

lame avant permettant de gagner 10 kg d'appui) au bénéfice d'un gain de poids de 15 kg. Il donne également accès (en option) aux pneus Michelin Pilot Sport Cup 2R, aux jantes en carbone et à la peinture bi-ton rendant hommage à la 250 LM. Alléchant, ce cocktail aux réglages incisifs ! À notre grand regret, nous n'avons pas eu l'autorisation de tester cette version qui s'accordait parfaitement aux spéciales de la Mille Miglia.

Acte IV : attaquer. Comme le coupé, la facilité de prise en mains saute aux yeux, alors que le compteur perd la boule et que le paysage défile bien trop vite. Au regard de la puissance, la motricité ébahit également sur le sec, bien aidée par la monte pneumatique et le différentiel piloté. Les aides interviennent peu malgré les coups de boutoir électro-thermiques. La suspension s'en sort haut la main quel que soit l'état de la chaussée.

« Elle évolue peu parce que la répartition des masses est identique à celle du coupé. Nous conservons les ressorts du coupé et nous avons ajusté le set-up des amortisseurs pilotés pour améliorer le confort et le contrôle des roues détentes. Avec un cabriolet, le sous-virage est normalement exacerbé. Pas ici ! » confie Andrea Giacomini, ingénieur en charge de la dynamique. Il a raison, la GTS minimise cet effet et le ressenti de la masse élevée. Mais on ne retrouve pas la vivacité du coupé au placement et les réglages des amortisseurs semblent plus softs.

En allant titiller les limites, difficiles à cerner sur routes ouvertes, on s'aperçoit que l'équilibre et les réactions sont proches du coupé. Même en usant et abusant du freinage dégressif, l'arrière enroule sagement, puis valse en sortie en abusant des gaz. Gare toutefois à la vitesse d'exécution de ces figures, qui oblige à avoir de bons réflexes.

La direction progresse par rapport au coupé de présérie que j'ai pu essayer, en étant moins caricaturale en matière de tranchant. Mais le ressenti et l'effort au volant reste insuffisants pour jauger le grip et le rythme... Plus qu'endiablé ! L'assistance de freinage (*by wire* variable) manque aussi de discernement dans sa manière de communiquer et oblige à écraser la pédale sans ménagement en évoluant sur les modes sportifs. Cette assistance varie au gré du Manettino, comme l'amortissement, la direction, les aides à la conduite, l'accélérateur et la boîte. Cette dernière est d'ailleurs télépathique et orchestre à la perfection l'ensemble mécanique en manuel.

Au final, le rythme adopté par cette GTS reste délirant. Ce cabriolet permet de communier davantage avec le V6 et avec la réalité, en permettant de sentir davantage la masse et la vitesse d'évolution par rapport au coupé. La double personnalité liée à son hybridation lui permet de proposer une vision et une polyvalence inédite dans le segment. Ferrari revisite donc ce grand classique avec brio et les plus exigeants se tourneront naturellement vers l'Assetto Fiorano, que nous avons hâte d'essayer. 🏁



**LA GTS PERMET DE
COMMUNIER DAVANTAGE AVEC
LE V6 ET AVEC LA RÉALITÉ**



LE CHAÎNON MANQUANT

LA 288 GTO A ÉTÉ DÉVELOPPÉE POUR LA COMPÉTITION,
ET SA VERSION EVOLUZIONE DEVAIT BATAILLER SUR
LES CIRCUITS. SON DESTIN FUT TOUT AUTRE...

TEXTE JOHN BARKER & LÉO PRAT | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT

N

otre trio, regroupé pour cette séance photo dans le port de Fredericia, au Danemark, ressemble à une version automobile de l'évolution allant du singe à l'homo sapiens. Entre ses deux extrémités, un gouffre visuel : la GTO, toute en courbes, affiche une garde au

sol de tout-terrain comparée à celle de la F40, aiguisée comme un rasoir et posée au sol. Une décennie semble les séparer alors qu'elles ne se suivent pourtant que de quelques années. Entre les deux, le chaînon manquant : la GTO Evoluzione.

Je n'arrive toujours pas à comprendre comment les besoins du sport automobile ont accouché d'une voiture aussi belle que la « 288 » GTO – et elle se conduit aussi bien qu'elle est jolie. C'est une voiture aussi utilisable au quotidien que la Porsche 959, laquelle devait être sa rivale en compétition. Toutes deux ont été conçues pour répondre aux règles du Groupe B, introduites par la FISA en 1982.

C'est sans doute les réticences de Ferrari et de Porsche à faire des compromis sur l'habitabilité, la facilité de conduite et la qualité de fabrication qui a fait rater aux deux constructeurs le train de cette catégorie. 200 modèles identiques devaient être vendus au public pour l'homologation en course et les pilotes de rallye n'ont pas eu la patience d'attendre. La Peugeot 205 T16, première vraie machine de Groupe B à moteur central et à transmission intégrale, était prête pour les premières spéciales du Championnat du Monde des rallyes 1985, mais un an plus tard, une série d'accidents dramatiques a mis un terme à la catégorie.

Ferrari a présenté la GTO début 1984, au salon de Genève, et a lancé en octobre de la même année la Testarossa, à Paris. Il est difficile d'imaginer deux Ferrari surpuissantes

plus différentes. La Testarossa à moteur 12-à-plat était une évolution de la 512 BB alors que la GTO est née au département compétition. Les ingénieurs sont partis d'une 308 GTB, ont tourné son V8 de 90° et lui ont greffé une paire de turbos. Le moteur et la boîte longitudinaux rallongeant l'empattement ainsi que les voies élargies nécessitaient donc un restylage de la carrosserie.

Pininfarina avait proposé en 1977 quelques améliorations pour la 308 avec son concept « Millechiodi » – ce qui peut se traduire par « mille clous », tant il y avait de rivets pour maintenir en place les divers ajouts. Certains d'entre eux ont été adoptés de façon plus discrète sur la 308 QV, mais la GTO n'y est pas allée de main morte avec son spoiler avant en forme de pelle à tarte, sa queue rehaussée et ses ailes étirées.

L'ingénieur Nicola Materazzi était en charge de la suralimentation. Il a fait en sorte que Ferrari choisisse les turbos japonais IHI plutôt que ceux du fournisseur habituel de la marque, KKK, démontrant avec succès que les premiers correspondaient mieux au moteur. Le V8 à vilebrequin plat avait un alésage légèrement réduit faisant passer la cylindrée de 2927 à 2855 cm³, ce qui, multiplié par l'équivalence turbo à 1,4 de la FISA, permettait au V8 d'être juste sous la limite des 4,0 l. Ce moteur était donc un 2,9 l, mais il faut bien avouer que « 298 GTO », ça ne sonnait pas aussi bien... De toute façon, le numéro voulu par Enzo Ferrari n'a pas été retenu dans son nom : officiellement, la voiture était tout simplement appelée « GTO », car elle ne pouvait pas faire moins bien que sa petite sœur la 308...

Aussi improbable que ça puisse paraître, Ferrari prévoyait d'engager la GTO en rallyes, plus précisément sur des épreuves sur asphalte des Championnat d'Italie et d'Europe, aux mains de pilotes privés, mais aussi de réaliser

Page de droite et ci-dessous

À mi-chemin entre la GTO (à droite) et la F40 (au fond), il y avait la GTO Evoluzione, et l'évolution entre les trois voitures est palpable. Des numéros importants : le châssis 79888 est l'avant-dernier Evoluzione assemblé, et le moteur F114 CK correspond au développement pour le circuit de 650 ch.







une version plus poussée pour les épreuves d'endurance – tout comme Porsche avec sa 961 dérivée de la 959 – en profitant de la règle Evolution/Termination du Groupe B. Celle-ci stipulait qu'une fois la production des 200 exemplaires d'homologation pour le Groupe B terminée, un constructeur pouvait en dériver tous les ans une série de 20 exemplaires modifiés spécialement pour la compétition avec des pièces spécifiques. À condition de ne toucher ni à la structure de l'habitacle, ni à la position du moteur ou aux trains roulants.

En regardant la GTO et la GTO Evoluzione, garées côte à côte, la contrainte de la réutilisation de la cellule saute aux yeux : la partie haute de la carrosserie est identique, et les portières ont le même profil, mais le reste de la voiture apparaît étrangement boursoufflé de partout, comme si une pauvre GTO se voyait affublée d'un kit tuning. Mais à vrai dire, le châssis et le moteur ont tellement été retravaillés qu'il est difficile de parler d'une simple évolution : c'est quasiment une nouvelle voiture.

Enzo Ferrari avait indiqué à Materazzi que la GTO pourrait être plus puissante et celui-ci se remit au travail dès 1983. Pour le rallye, il développa une version F114 CR du V8 bi-turbo de la GTO, avec une pression de suralimentation de 1,4 bar (au lieu de 0,8), et un taux de compression porté à 7,8:1 (au lieu de 7,6:1), ce qui a permis de faire monter la puissance à 530 ch à 7500 tr/min. Puis il s'est remis à l'ouvrage avec le F114 CK plus pointu et destiné aux circuits : celui-ci employait des turbos IHI de plus grand diamètre soufflant à 1,7 bar pour développer 650 ch à 7800 tr/min.

Michelotto participa au développement de la voiture en utilisant le savoir acquis sur la 308 GT/M. de 1983, un prototype de rallye à moteur de 308 QV et à carrosserie en carbone/kevlar, un matériau composite qui était alors encore à ses balbutiements. L'Evoluzione l'utilise en quantités jusque-là inédites sur une Ferrari, essentiellement pour renforcer le châssis en tube d'aciers de la GTO, avec notamment les très hauts renforts des bas de caisse qui apparaissent lorsque l'on ouvre la portière.

Des lignes élégantes et affinées de la GTO, il ne reste rien : la coque (elle aussi en composite) de l'Evoluzione pousse le fonctionnalisme à l'extrême. L'avant a été traité à la mode aérodynamique de l'époque avec un spoiler avant « chasse-neige », au ras du sol, contribuant avec les profondes jupes latérales à minimiser le flux d'air pouvant se glisser sous la voiture.

Des prises d'air NACA pullulent sur les flancs, alors que l'arrière est un véritable gruyère dédié à l'évacuation des calories du compartiment moteur : il semble y avoir plus de vides que de plein sur le Plexiglas de la vitre du capot moteur ainsi que sur le bouclier arrière (la triple sortie asymétrique de l'échappement émerge par quelques-uns des trous). Enfin, un immense aileron réglable vient se superposer à cet improbable ensemble, complété par une ailette placée sur le bord de fuite de la carrosserie.

Le poids minimal des voitures de la catégorie 4,0 l du Gr. B était de 1 100 kg ; ce qui aurait permis à Ferrari de placer beaucoup de lest à des endroits stratégiques, l'Evoluzione ayant un poids à sec de seulement 940 kg. C'est 200 kg de moins qu'une GTO de route, elle-même déjà très légère. Avec sa puissance stratosphérique, l'Evoluzione promettait des performances d'une autre planète : il se dit qu'elle a été chronométrée à 362 km/h,

Page de gauche

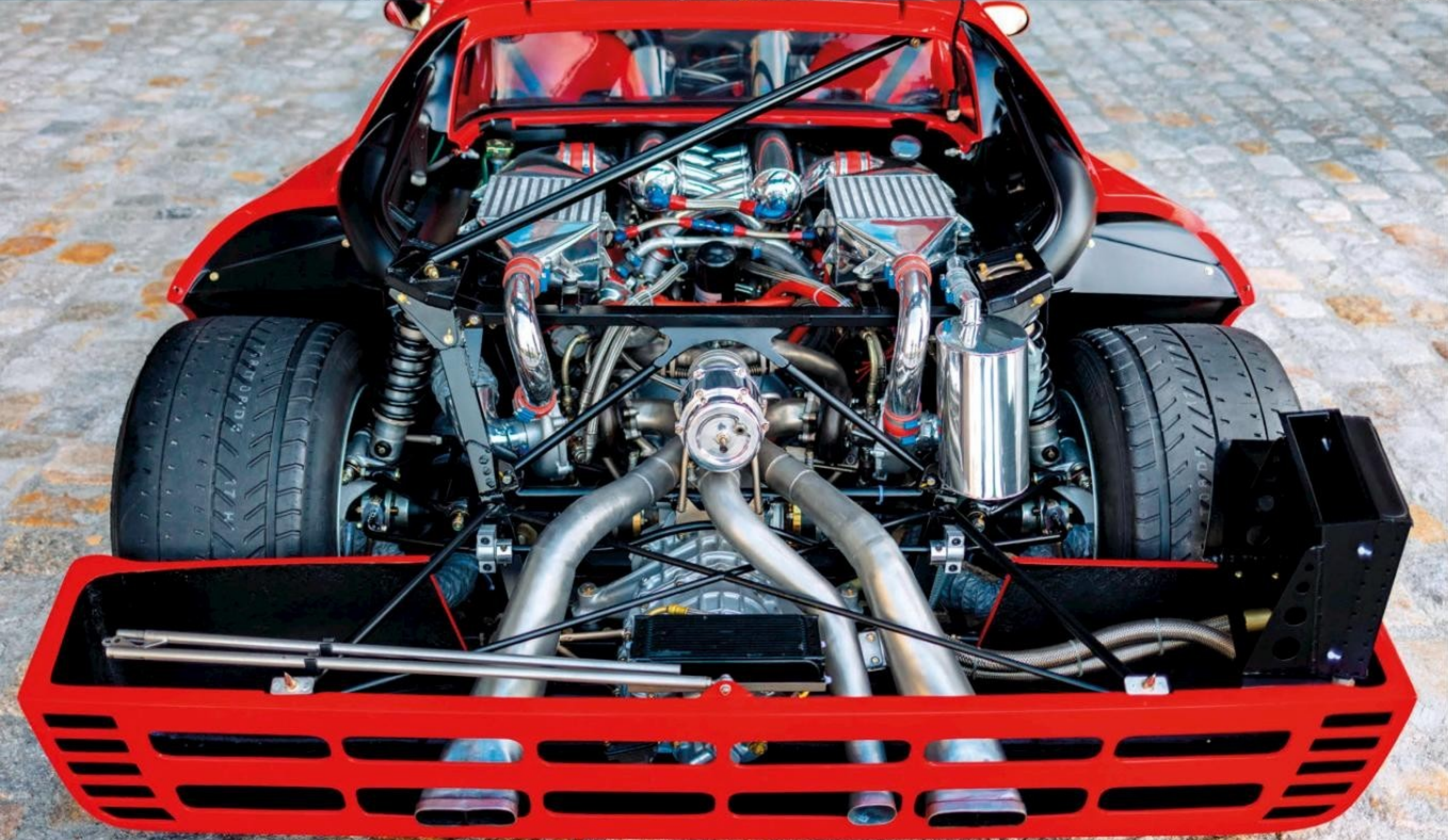
L'immense aileron, les découpes de la vitre en Plexiglas où l'avant ajouré : l'Evoluzione est un « brouillon » de la F40

Des lignes élégantes et affinées de la GTO, il ne reste rien : l'Evoluzione pousse le fonctionnalisme à l'extrême

**Sens horaire,
à partir de ci-dessous**
Difficile de voir la filiation
entre les deux autos de
face, notez le soin apporté
aux détails de l'Evoluzione
(à gauche) tels que les
rétroviseurs. L'intérieur
préfigure celui de la F40,
de la feutrine grise qui
recouvre la planche de
bord à la forme des
renforts latéraux en
carbone, en passant par le
tissu rouge des baquets.







et qu'elle avalait le 0 à 200 km/h en moins de 10".

Quand le Groupe B fut annulé en 1987, le travail sur l'Evoluzione s'arrêta également. Initialement, il n'en existait que trois exemplaires. Le premier était le châssis n° 50253 qui était la voiture de développement (il s'agit de la 7^e GTO « standard » assemblée, et sa carrosserie était restée quasiment d'origine) et le seul à avoir été équipé du moteur F114 CR. Deux autres châssis ont été assemblés de toutes pièces, les n° 70167 et 70205, qui ont ensuite servi au développement d'une nouvelle supercar qui allait remplacer la GTO: la F40. Ce fut la dernière décision prise par Enzo Ferrari avant que sa santé décline.

Puis, Michelotto a assemblé trois dernières GTO Evoluzione (n° 79887, 79888 et 79899) pour des clients privilégiés. 79887 était destiné à l'éditeur du magazine Style Auto, Enrico Capitanio, 79899 au Sultan de Brunei, alors que la voiture de notre séance photo, 79888, fut vendue le 14 décembre 1988 au pilote belge Jean Blaton par l'intermédiaire du Garage Francorchamps de Jacques Swaters.

Connu sous le surnom de « Beurlys », Blaton a couru essentiellement sur Ferrari dans les années 1950 à 1970, participant à 14 reprises aux 24H du Mans, le plus souvent avec l'Équipe Nationale Belge ou l'Écurie Francorchamps, toutes deux propriétés de son ami Swaters. Il termina second de l'épreuve en 1963 sur une 250 GTO, et à quatre reprises à la troisième place (sur 250 GT châssis long, 250 GTO, 275 GTB-C et 330 P4), avec trois victoires en catégorie GT dans le lot. Une fois parti à la retraite, il monta une extraordinaire collection de Formule 1 et de sport-prototypes de tous horizons.

Sens horaire, à partir de ci-dessous

Plus basse que la version de route, la GTO Evoluzione multiplie les aérations. Sous le capot avant, qui bascule d'une pièce avec les ailes, on distingue le plancher en composite. L'incroyable plomberie des deux turbos, avec la sortie centrale de l'échappement pour les wastegates.

GTO EVOLUZIONE

MOTEUR V8 2855 cm³ bi-turbo, 2x2 ACT, 32 soupapes, injection Weber-Marelli **PUISSANCE** 650 ch à 7800 tr/min
COUPLE 667 Nm à 4800 tr/min **TRANSMISSION** manuelle à 5 rapports, propulsion, DGL **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres anti-roulis
FREINS disques ventilés **ROUES** Av: 8 x 17", Ar: 12,5 x 17"
PNEUS Av: 245/40 ZR 17, Ar: 295/40 ZR 17
POIDS 940 kg (à sec)
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 1,45 kg/ch (à sec)
VITESSE MAXI > 360 km/h
PRODUCTION 1985-1988, 6 exemplaires
COTE ACTUELLE env. 5 000 000 euros





Swaters récupéra de nouveau la voiture en 1992, et il la conserva jusqu'en 2006. L'année d'après, elle fut rachetée par le milliardaire québécois Lawrence Stroll, qui possédait alors l'une des plus incroyables collections de Ferrari, avant de la revendre pour financer son aventure en Formule 1 comme propriétaire de l'écurie Aston Martin. Il se sépara de l'Evoluzione un peu plus tôt, en 2013, et après quelques autres propriétaires et une restauration réalisée chez Michellotto, le châssis 79888 fut proposé le 21 octobre dernier par RM Sotheby's à une vente aux enchères scellées.

En s'approchant de la voiture, son allègement est visible: mis à part le pare-brise, les vitres sont en plastique et percées de trous. Elle se sent également: la portière est tellement légère qu'elle donne l'impression d'avoir la force de l'Incroyable Hulk. C'est à ce moment que l'on réalise que toutes ces prises d'air sur les flans sont exactement au même endroit que sur la F40. Même la hauteur de l'aileron arrière et du museau effilé est similaire. Cela ne fait plus aucun doute: l'Evoluzione a plus en commun avec la F40 qu'avec la 288 GTO qui l'a enfantée.

Coincé et harnaché dans le profond siège baquet, je remarque encore plus de similitudes avec la F40, telle la planche de bord couverte de feutre ou les sections rectangulaires en fibre de carbone qui mènent au pédalier. L'alignement des compteurs dépareillés indique les informations importantes – le régime, la pression de suralimentation et celle d'huile – alors que le compteur de vitesse se retrouve suspendu sous la planche de bord. L'appréhension et l'excitation se mêlent à l'idée de conduire une Ferrari de 650 ch turbocompressée et pesant moins d'une tonne.

Le bruit qui fait irruption par derrière lorsque le spongieux bouton noir du démarreur est pressé n'aide pas à se sentir rassuré. Une cacophonie remplit l'habitacle nu, mais ce n'est rien en comparaison de ce qui est à venir. Prenez la route et le sifflement maniaque des pignons à taille droite de la boîte vous transperce telle une arme secrète de la Guerre Froide destinée à liquéfier vos organes.

Malheureusement, je n'aurai pas la chance d'ouvrir en grand avec l'Evoluzione, car nous sommes contraints de nous restreindre au site où nous photographions les voitures. J'en ai néanmoins un alléchant aperçu au moment où le régime monte et que la suralimentation commence à gonfler avec un sifflement empressé, puis qu'une explosion de couple projette l'Evoluzione sur le bitume telle une catapulte de porte-avions. Le tout dans la sonorité enivrante du souffle des wastegates.

Le regretté pilote Tony Dron, qui a eu l'occasion de conduire le châssis 79887 il y a quelques années, m'avait avoué que la difficulté est d'exploiter les immenses performances disponibles: « *La déferlante soudaine de la puissance nécessite de prendre l'Evoluzione au sérieux. Écrasez l'accélérateur un peu trop tôt et c'est l'enfer qui se déchaîne...* ».

Conçue pour la compétition, la GTO est devenue la première hypercar Ferrari de route. Jamais elle n'aura affronté spéciale de rallyes, ni circuit, si ce n'est dans notre imagination – quel spectacle ça aurait été ! Mais l'exercice Evoluzione n'aura pas été vain: en donnant naissance à la formidable F40, elle a amplement contribué à écrire l'histoire de Ferrari. 🏎️

La déferlante soudaine de la puissance nécessite de prendre l'Evoluzione au sérieux



SANS TOIT NI LOI

Peu de voitures sont aussi sexy qu'une Ferrari Daytona, et encore plus sous forme de Spider. Nous découvrons pourquoi le designer Leonardo Fioravanti a été si surpris de la voir se mettre topless.

TEXTE MASSIMO DELBÒ | PHOTOS NATE LINDEMANN POUR MECUM AUCTIONS







**Sens horaire,
à partir de
ci-dessus**
Le profil de la
Daytona Spider
dans toute sa
splendeur - notez
le gonflement
au-dessus du
passage de roue
arrière, clé de
l'harmonie
générale. Les
quadruples
échappements
laissent chanter le
V12. L'intérieur
glorieux est exposé
à ciel ouvert.



La première fois que j'ai vu une 365 GTS/4, c'était en 1992. C'était ma première fois en Californie, j'étais sur la plage de Santa Monica, et soudain j'ai entendu un grondement de tonnerre. Je me suis retourné pour regarder et j'ai aperçu le Daytona Spider rouge qui s'éloignait au feu sur la Pacific Coast Highway. La capote était baissée et le gars très cool à son volant avait appuyé sur l'accélérateur juste ce qu'il fallait pour créer la bande-son parfaite dans un décor parfait. J'étais tellement impressionné qu'aujourd'hui encore, 30 ans plus tard, quelques instants avant de me glisser au volant de cet exemplaire couleur *Marrone Colorado*, je ne peux m'empêcher de me remémorer ce moment. J'étais loin de me douter de la chance que je venais de vivre - même en Californie du Sud, un endroit si riche en voitures exotiques. Seulement 122 exemplaires de la 365 GTS/4 ont été fabriqués entre 1971 et 1973. La Daytona (officiellement 365 GTB/4: 365 cm³ pour chacun des 12 cylindres, quatre arbres, Gran Turismo Berlinetta) a été présentée pour la première fois au salon de l'automobile de Paris en 1968, remplaçant la 275 GTB/4 qui avait fait ses débuts à peine 24 mois auparavant.

« La courte vie commerciale de la 275 GTB/4 est entièrement de ma faute », me dit Leonardo Fioravanti, qui a fait partie de l'équipe de conception de Pininfarina à partir de 1964 et qui a fini par concevoir personnellement 11 Ferrari et en superviser 18 autres. « Lorsque Sergio Pininfarina et Renzo Carli ont vu le projet qui allait devenir la « Daytona », ils m'ont demandé si j'étais fou mais ont décidé de se rendre à Maranello pour le

montrer en personne au Commendatore Enzo Ferrari. La raison de leur surprise était que je n'avais pas été sollicité pour le faire et que j'avais réalisé la plupart du travail à la maison, pendant mon temps libre. À leurs yeux, la 275 GTB/4 était trop jeune pour qu'on envisage de la remplacer, et du point de vue de l'entreprise, ils avaient tout à fait raison. Mais cette voiture avait une visibilité limitée pour le conducteur et une ligne très droite sur le côté qui aplatissait toute l'apparence, ce qui ne s'accordait pas parfaitement avec l'arrière. Après la 250, et ses succès en course, pour mes jeunes yeux, la 275 n'était pas à la hauteur. »

Et il semble que Ferrari était d'accord. « À la surprise générale, ils sont revenus de Maranello avec le feu vert d'Enzo Ferrari. Cela ne s'était presque jamais produit auparavant, en sautant au moins deux cycles, et cela prouvait que M. Ferrari voyait dans la nouvelle proposition quelque chose qui lui plaisait vraiment. Le modèle était prêt au printemps suivant, et Il Commendatore est venu à Turin pour l'examiner - je pense que c'était la dernière fois qu'il supervisait personnellement un projet.

Je me souviens encore de ce moment: je pense que c'était la première fois que M. Ferrari interagissait avec moi, alors qu'il se promenait autour du modèle en bois et en plâtre, basé sur le châssis roulant d'une 275 qu'il avait fournie. Au bout d'un moment, il a posé une question, adressée non pas, comme cela aurait dû être le cas, à Pininfarina ou à Carli, mais directement à moi. Il m'a simplement demandé si j'étais satisfait du résultat et, en l'entendant, j'ai souhaité m'enfoncer dans le sol, car je ne l'étais pas! Pire encore, mes préoccupations ne concernaient pas la forme de la voiture, mais les limites du châssis de la 275, qui était trop étroit. Comment pouvais-je,



365 GTS/4 Daytona Spider

MOTEUR V12, 4 390 cm³, 2x2 ACT, six carburateurs inversés Weber 40 DCN 20, carter sec
PUISSANCE 352 ch à 7 500 tr/min **COUPLE** 431 Nm à 5 500 tr/min
TRANSMISSION Manuelle à 5 rapports, propulsion suspensions Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres stabilisatrices
DIRECTION Crémaillère **FREINS** Disques ventilés **PNEUS** 215/70 R15 **POIDS** 1250 kg
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 3,55 kg/ch **0 À 100 KM/H NC** **VITESSE MAXI** 280 km/h
PRIX NEUF 120 000 francs en 1971 (140 000 euros actuels)
PRODUCTION 1969-1973, 122 exemplaires **COTE ACTUELLE** 2500000 euros



moi, un jeune designer inconnu et inexpérimenté, dire cela à quelqu'un comme Enzo Ferrari et espérer rester en vie! »

Une approche diplomatique s'imposait. « *Pesant chaque mot, j'ai dit qu'à mes yeux, et étant donné qu'il s'agissait d'une Ferrari, les roues ne devaient pas être enfoncées dans les passages de roue comme pour une voiture normale, mais qu'elles devaient être alignées avec la carrosserie. J'ai ajouté qu'elle était juste un peu trop étroite et trop longue. Il m'a ensuite demandé ce que j'aurais souhaité et j'ai répondu, avec crainte, qu'il fallait ajouter cinq millimètres de plus pour la voie de chaque côté. Sa réponse a été de proposer un total de cinq centimètres! Il a parfaitement compris les limites de ce qu'il voyait et m'a fourni cinq fois la mesure que j'avais demandée. Dès qu'il est parti, j'ai fait couper le modèle en deux dans le sens de la longueur, en ajoutant 5 cm supplémentaires le long du centre, et la forme finale de la 365 GTB/4 était née.* »

D'autres travaux ont ensuite été effectués, principalement sur les phares, afin de mieux les intégrer et de leur donner un aspect plus moderne.

**Sens horaire,
à partir d'en haut à droite**
Les sièges et les garnitures sont identiques à celles du coupé. Les phares escamotables ont été imposés par la réglementation américaine, le style de l'arrière est identique à celui du coupé et le V12 développe 352 ch.

« *L'homologation des nouveaux phares avant, avec le revêtement en Plexiglas, a été un travail très difficile, raconte Fioravanti. Lors des tests techniques en chambre noire, j'ai dû prouver que ma solution serait aussi efficace que les feux normaux non couverts. Les tests ont montré que j'avais raison et les régulateurs européens ont accepté cette preuve - mais pas les Américains et, en 1971, nous avons dû revenir aux phares escamotables.* »

La nouvelle voiture a connu un succès immédiat et a rapidement obtenu son surnom de Daytona. Il n'a jamais été officiellement adopté par Ferrari, bien sûr, et aucun des initiés que j'ai interrogés ne savait s'il avait été adopté par des clients ou des journalistes, ni quand il avait été utilisé pour la première fois. Il a été inventé à la suite de la course des 24 heures de Daytona en 1967, où deux Ferrari 330 P4 et une 412P ont terminé aux trois premières places, mais qui que ce soit, il a fait un travail remarquable car aujourd'hui, 55 ans plus tard, « Daytona » identifie ce modèle bien mieux que son titre officiel. Elle est aussi devenue une gagnante. « *Je me souviens très bien qu'au Mans, une Groupe 4 a terminé les 24 heures devant certains prototypes,*





« Elle est belle pour les yeux, et le sera toujours, car elle a une forme naturelle »

Leonardo Fioravanti

raconte Fioravanti. Je suis un ancien pilote et j'en étais très fier, car cela prouvait que l'aérodynamique était bonne et que la visibilité était bonne aussi. Ces deux aspects sont liés, car les deux bandes longitudinales le long des ailes avant « compriment » l'air lorsqu'il passe au-dessus du capot, ce qui améliore la tenue de route et aide en même temps le conducteur à positionner la voiture dans les virages. Mais si je m'attendais à ce que les gens fassent de la course avec la 365 GTB/4, je n'avais pas vraiment prévu que quelqu'un veuille enlever son toit ».

La 365 GTS/4 - ou Daytona Spider - est arrivée au salon de l'automobile de Francfort en 1969 et a été construite en nombre limité jusqu'en 1973. « La demande est venue d'un client allemand, explique Fioravanti. Il s'est adressé à nous, chez Pininfarina, plutôt qu'à Ferrari, pour demander une Daytona ouverte. J'étais inquiet, car la voiture n'était prévue que pour être un coupé fermé, et le châssis devait être retravaillé. Nous avons donc demandé à Ferrari, et la réponse a peut-être été influencée par Luigi Chinetti, qui était toujours à la recherche de voitures de sport ouvertes pour son marché américain. Ils nous ont donné le feu vert. La Carrozzeria Scaglietti nous a envoyé la carrosserie d'une 365 GTB/4 qui avait été grossièrement découpée. C'était notre point de départ. Pas de plans ou de croquis, juste la réalité du métal.



J'ai toujours aimé travailler en temps réel, en 3D, une approche qui m'a été enseignée par M. « Pinin » lui-même: la vision est immédiatement confrontée à la réalité. Je me souviens d'avoir fait le tour de la voiture, d'avoir regardé l'avant et l'arrière et d'avoir dit qu'ils étaient parfaits tels quels et qu'il ne fallait rien changer à ces endroits. J'ai ensuite regardé le côté, et j'ai demandé une des bandes de bois flexibles que nous utilisons souvent. Sa courbe naturelle, lorsqu'elle est posée sur la ligne de ceinture, en partant de la partie avant de la porte et en allant vers l'arrière, est la forme du « Daytona Spider ». Un exemple clair de ce que j'appelle le courage de la simplicité. Aujourd'hui encore, lorsqu'on regarde le côté de la voiture, on remarque à quel point il est propre et combien il bénéficie du petit renflement arrondi de l'aile arrière, juste derrière la porte. C'est beau pour les yeux, et ça le sera toujours, car c'est une forme naturelle. »

La forme du métal étant décidée, la création de la capote n'était, selon Fioravanti, « qu'une question technique ». Mais le client allemand voulait des roues à rayons et que l'échancrure sur le côté de la carrosserie soit peinte en noir. « Ces deux éléments constituaient une erreur stylistique sur la forme de la Daytona, déclare Fioravanti. Marquer l'échancrure nuit à la vision 3D de la voiture, en divisant ses côtés en deux entités

distinctes. Les roues à rayons, même si elles ont été utilisées sur la plupart des Daytona Spider fabriquées, sont d'une autre époque que le style de la 365, et vous pouvez voir le contraste. C'est la raison pour laquelle j'ai conçu les jantes en forme d'étoile, une première sur une Ferrari homologuée pour la route, car cette forme n'était à l'origine utilisée que sur les voitures de course. Et, lorsque vous regardez les photos du prototype original de la 365 GTB/4, vous pouvez voir qu'il arbore les « jantes en étoile » que nous avons créées pour cette voiture. Elles sont légèrement différentes de la version finale, car les cinq rayons étaient trop étroits et nous avons dû les remodeler légèrement. »

La 365 GTS/4 ne se contente pas d'être belle car, sous son long capot, on trouve le même V12 Tipo 251 à six carburateurs que celui du coupé, développant environ 350 ch et atteignant une vitesse maximale de 280 km/h, ce qui suffisait à la Daytona pour revendiquer le titre de voiture de série la plus rapide de l'époque.

« Ce n'est pas une voiture facile à conduire, dit Fioravanti. Elle est assez grande et lourde. J'ai eu la chance d'avoir un professeur exceptionnel pour la Daytona, Mike Parkes. Au cours de longs trajets ensemble, il m'a montré que le point faible de la Daytona, ce sont ses freins; il faut

la conduire avec l'accélérateur et le volant. Si vous êtes capable de faire cela, vous vivrez une expérience fantastique. »

Comme je ne suis pas Mike Parkes, c'est avec une certaine inquiétude que je tourne la clé de la 365 GTS/4 que vous voyez ici. Le châssis n° 16573 a été fabriqué en décembre 1972, à destination du marché américain, où il a été distribué en août 1973 par l'intermédiaire de la société Chinetti-Garthwaite à Paoli, Pennsylvanie, et vendu à Orange Motors à Miami, Floride. Elle a toujours la copie de son acte de vente original et toutes les feuilles de livraison SEFAC et les papiers d'importation dans sa boîte à gants, et porte la combinaison de couleurs originale de la carrosserie marron avec un intérieur en cuir beige. Le compteur kilométrique indique moins de 18 000 miles (29 000 km) et, après une restauration en 2009 par Motion Products dans le Wisconsin, elle a remporté le FCA Platinum Award au Cavallino Classic 2010 à Palm Beach, un facteur dans l'histoire de cette voiture qui est considéré comme aussi important que sa certification Ferrari Classiche. Dans le coffre se trouve la trousse à outils d'origine, elle-même si précieuse que tout être humain normal pourrait la considérer comme un bien familial. Ces faits, pris ensemble,

résonnent dans ma tête comme un avertissement « vas-y doucement » pendant que je réchauffe doucement le moteur et la transmission.

Au démarrage, la Daytona offre une sensation de fermeté mais pas de rigidité, et dès que quelques kilomètres se sont écoulés, alors que tout a atteint la température de fonctionnement, elle s'améliore de plus en plus. La visibilité est parfaite, de même que la position de conduite, qui permet de s'asseoir confortablement tout en profitant du puissant grondement qui vous immerge. Il est en fait assez calme jusqu'à 3 000 tr/min, mais cela change dès que vous appuyez sur l'accélérateur. À partir de 3 500 tr/min, on assiste à un crescendo qui se renforce à l'approche des 6 000 tr/min, là où j'ai fixé mon propre limiteur de régime. Aux alentours de 4 500 tr/min, en deuxième vitesse, je reconnais le même son que j'ai entendu lors de ma première rencontre avec ce modèle, tandis que, dans le cockpit, vous pouvez percevoir la distinction entre le travail mécanique qui se passe sous le capot et les résultats musicaux de celui-ci provenant des quadruples échappements Ansa.

En troisième vitesse et à peu près au même régime, vous dites « ciao » aux limites de vitesse tandis que la bande sonore s'intensifie. Lorsque



Passez la quatrième et tout entre dans une nouvelle dimension: le monde des supercars

je sélectionne la quatrième, en perdant à peine 700 tr/min par rapport au rapport précédent, tout entre dans une nouvelle dimension - le monde des supercars - et l'ensemble de l'expérience s'intègre à mesure que la férocité augmente. La boîte de vitesses et l'embrayage ne sont pas aussi difficiles que certains le suggèrent, mais les freins sont moins efficaces. Heureusement, la direction est très réactive. Elle n'est lourde que lors des manœuvres à très basse vitesse, et je dois juste m'habituer à appliquer un peu plus d'angle au volant que dans les Ferrari plus courtes et plus légères.

La conduite de n'importe quelle Daytona est spectaculaire, celle du Spider l'est encore plus grâce à sa rareté et à l'aspect brut que lui confère son toit pliant. Et puis, il y a son apparence. Je me gare et je passe un certain temps à admirer sa forme, à écouter les innombrables cliquetis du moteur qui se refroidit, à l'admirer comme s'il s'agissait d'une œuvre d'art.

Je ne pense pas que j'aurais envie d'aller au Mans à son volant, mais je suis sûr que je serais intéressé par un rendez-vous pour un trajet de Santa Barbara à Carmel. Ou un tour sur l'autoroute de Santa Monica au coucher du soleil... 🏎️



LA BB DES VANITÉS



On peut toujours faire plus, même en partant d'une base comme une Ferrari 512 BB: plus d'ailerons, plus de luxe, plus de puissance, plus... Mais plus veut-il forcément dire mieux? Pour Willy König, la réponse était « Oui ». Qu'en est-il vraiment?

TEXTE STEPHANE GEFFRAY

PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT



Des fortunes qui se construisent en quelques instants, de l'argent surabondant pour certains, très rare pour d'autres, de l'inflation, une grande tension entre l'Europe et la Russie, du bling-bling, du luxe,

des excès... 2023? Vous n'y êtes pas du tout, désolé. Il s'agit des années 1980 qui, à bien y regarder, ont quelques points communs avec celles que nous traversons. Il n'y manque même pas une pandémie, puisque le Sida, il y a quarante ans, suscitait autant d'interrogations et de terreurs que le Covid-19 à ses débuts. Bien sûr, au-delà de ces ressemblances, comparaison n'est pas raison: le premier PC n'allait apparaître qu'en 1982, le *nec plus ultra* en matière de jeux vidéo était la NES de Nintendo, et c'est sur un walkman que l'on écoutait les cassettes d'une débutante nommée Madonna, à moins qu'il ne s'agisse de Cindy Lauper, de Police, de Spandau Ballet ou d'Eurythmics. Le « mulet » était une coupe de cheveux comme les autres, et l'on pouvait fumer dans les trains et les avions.

Votre serviteur avait quarante ans de moins, lui aussi. Il rêvait d'aborder le look décontracté de Don Johnson dans Miami Vice et, sur les murs de sa chambre, on pouvait voir de nombreux posters de voitures. Dont une Ferrari 512 BB préparée par Koenig, comme celle qui illustre ces pages. Il y avait aussi une Countach, évidemment, et une Porsche 930 turbo; pas très original... Mais pourquoi avoir choisi une Ferrari tunée, comme on commençait à dire alors? Pour les mêmes raisons que les véritables acheteurs de ce type d'autos: pour aller encore plus loin, toucher à l'exceptionnel, au mieux que mieux. Dans les années 1980 déjà, des fortunes se faisaient en quelques instants, pas encore au profit de start-uppers, mais au bénéfice des traders, qui étaient les héros de l'époque; si vous en doutez, (re) visionnez *Le Loup de Wall Street*, de Martin Scorsese.

Or, quand on gagne quelques millions de dollars en une journée, ou bien encore quand on devient très riche grâce au pétrole (n'oublions pas que le premier choc pétrolier, qui allait transformer les modestes monarchies du Golfe en puissances richissimes, n'avait eu lieu qu'en 1973), pas question de choisir une auto de série, fut-elle rare et chère, au risque d'en voir un autre exemplaire garé devant le casino de Monte-Carlo! C'est à cette clientèle que s'adressait Willy König avec ses transformations sur base de Ferrari, mais aussi de Mercedes, de Porsche ou de Jaguar.

De l'art de séduire une clientèle ignorante et snob? Pas totalement. Willy König était en effet (et le demeure sans doute, puisqu'il est toujours de ce monde) un authentique amateur de sport automobile. Né en 1938, il avait rapidement fait fortune dans l'imprimerie, ce qui lui avait permis dès 1961 de s'adonner à la compétition automobile. D'abord avec une Cooper de formule Junior, puis dès l'année suivante avec rien moins qu'une Ferrari 250 GT SWB, au volant de laquelle « Robert Frank », son pseudonyme, allait devenir champion d'Allemagne de la montagne. Un exploit qui allait d'ailleurs lui valoir d'être invité à Maranello!



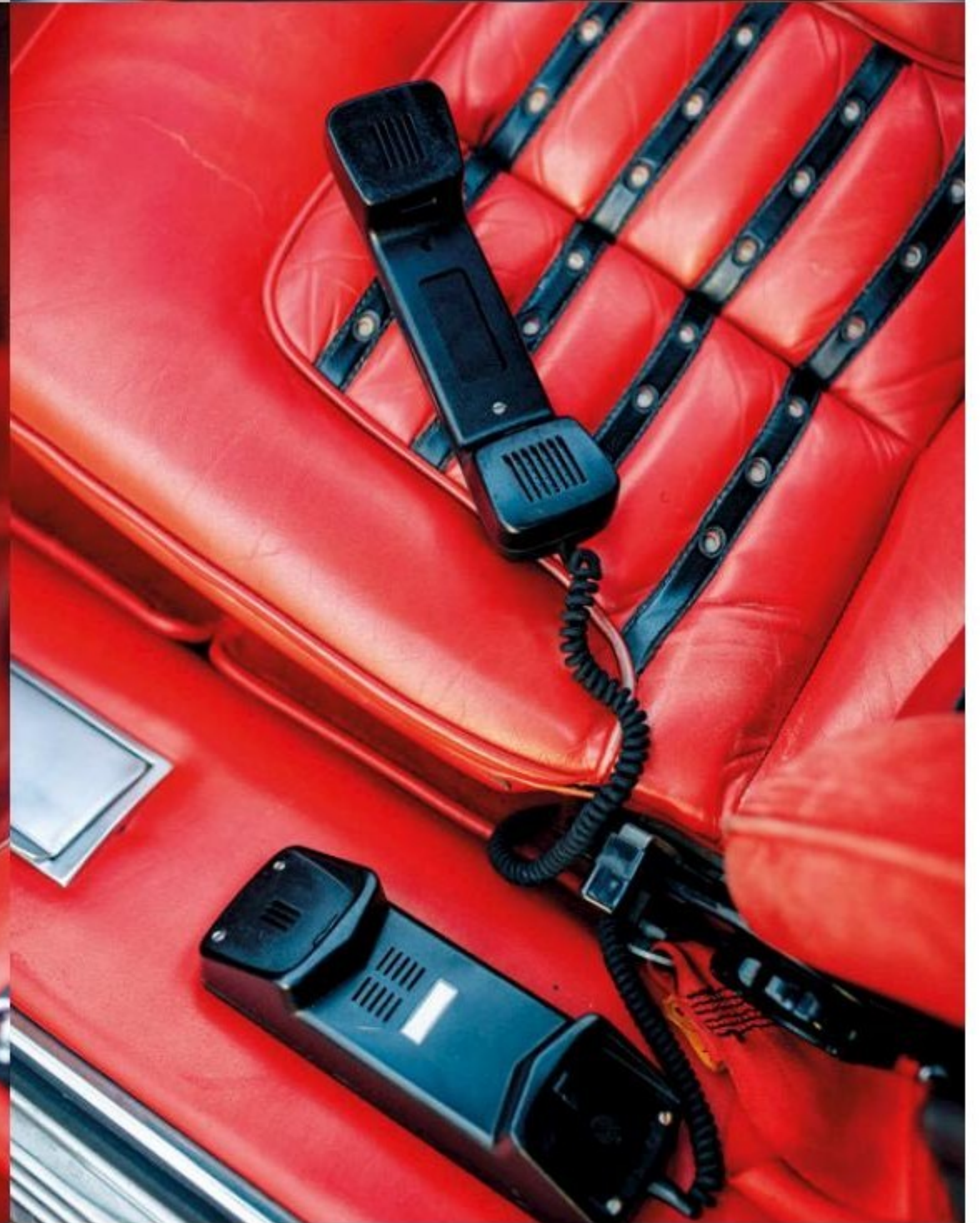
**QUAND ON GAGNE QUELQUES MILLIONS
DE DOLLARS EN UNE JOURNÉE,
PAS QUESTION DE CHOISIR UNE AUTO DE SÉRIE**



Ces deux pages

Vous aimez le rouge?
C'est à espérer! Sur cet
exemplaire, le petit volant
Momo Prototipo associé
à des jantes élargies
promet des manœuvres
musclées, alors qu'un
combiné de téléphone
Telefunken enrichi
la dotation.







**LA PRÉPARATION MÉCANIQUE
S'APPARENTE À CELLE DES
PREMIÈRES BB DE COMPÉTITION**

Jusqu'en 1969, Willy König court en semi-professionnel au volant d'autos aussi spectaculaires qu'une Ford GT40 un encore une Lola T70, sans grands résultats d'ailleurs. Il s'interrompt pendant une vingtaine d'années pour se consacrer à ses affaires, avant de revenir sur les circuits à la cinquantaine, là encore au volant de voitures impressionnantes: Porsche 935K3 et BMW 320i turbo « silhouette », BMW M1 Procar, et même une Porsche 962 avec laquelle il court le championnat Interserie en 1990. Les classements de Willy König sont anecdotiques, mais ses choix et sa constance montrent en tout cas un goût immodéré pour les mécaniques puissantes. C'est sans doute ce qui l'amène petit à petit à changer de vie: d'imprimeur, il devient préparateur.

Élément déclencheur, l'achat de l'une des premières 365 GT4 BB, en 1974. König la trouve trop lente, pas assez efficace, et lui apporte quelques modifications. Lors de courses de club, celles-ci attirent l'attention d'autres Ferraristes, qui lui demandent de modifier leurs propres voitures. De fil en aiguille, cette activité connaît un succès croissant, qui incite Willy König à sauter le pas: en 1977, il revend son imprimerie et fonde Koenig Specials, qui va d'abord se consacrer aux Ferrari qui, selon König, « ne sont plus de vraies voitures de sport ». À noter que la même année, deux jeunes gens, Bodo Buschmann et Klaus Brackmann, vont avoir le même raisonnement au sujet d'une marque qui ne prétend pas être sportive: Mercedes. Sous le nom de Brabus, ils créent une entreprise qui prospère encore à ce jour.

Premières cibles de Koenig, les BB, qu'elles soient 365, 512 ou 512i. Très vite, la firme propose un catalogue complet, et impressionnant. Certaines améliorations proposées semblent directement issues de la compétition, au niveau du châssis ou de la préparation du moteur. Celles qui portent sur l'aménagement intérieur et la carrosserie, en revanche, semblent surtout destinées à attirer l'attention de clients très désireux de se faire remarquer! L'exemplaire que nous avons aujourd'hui sous les yeux représente un panachage typique de cette offre double, voire schizophrène. De quoi s'attarder sur cette 512 BB qui, à sa sortie d'usine en 1980, ne s'attendait certainement pas à connaître pareille métamorphose. Ce n'est d'ailleurs qu'en 1983, aux mains de son deuxième propriétaire, qu'elle allait passer entre les mains de Koenig Specials. Côté mécanique, même s'il peut paraître étonnant de vouloir vitaminiser une BB, on a affaire à une préparation qui s'apparente à celle des premières BB de course: les trains roulants sont revus avec des ressorts et des amortisseurs spécifiques, les roues à fixation par écrou central passent en 8,5x15 à l'avant et 13x15 à l'arrière, et sont chaussées de Pirelli P7 en 225/50 et 345/35 respectivement, soit une monte presque identique à celle des Lamborghini Countach LP400S, qui se contentaient de 205/50 à l'avant. Le moteur reçoit une préparation qui porte essentiellement sur l'admission et l'échappement (à cette époque, pas question de reprogrammer un boîtier électronique). D'après le catalogue Koenig, elle permet de porter la puissance à 450 ch. contre 360 de série, soit à peu près les chiffres annoncés pour les BB Competizione engagées par le NART, Charles Pozzi ou l'écurie Francorchamps.

On reste pour l'instant dans une classique recherche d'optimisation des performances et de la tenue de route; mais c'est quand on passe à la carrosserie et à l'intérieur que, selon le goût de chacun, cela se gâte ou au contraire devient sublime. La carrosserie d'abord: l'élargissement des voies entraîné par les nouveaux ensembles jante/pneu devait forcément entraîner



À droite, de haut en bas

Les jantes arrière ultra-larges (345 mm) évoquent la compétition, tout comme la préparation mécanique avec l'admission et l'échappement revisités, des arbres à cames optimisés et des pistons hautes performances.

512 BB KOENIG SPECIALS**MOTEUR** V12 à 180°, 4942 cm³,

2x2 ACT, injection Bosch K-Jetronic

PUISSANCE 450 ch à 7500 tr/min**TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion**SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis.

Ar: triangles superposés, doubles ressorts hélicoïdaux

et amortisseurs télescopiques, barre antiroulis

DIRECTION Crémaillère non assistée**FREINS** Disques ventilés**JANTES** Av: 8 x 15", Ar: 13 x 15"**PNEUS** Av: 225/50 VR15, Ar: 345/35 VR15**COTE ACTUELLE** 175000 euros

une évolution, mais fallait-il aller jusque-là? En effet, non seulement les ailes arrière (solidaires du capot arrière) sont élargies, mais le montant de carrosserie entre ledit capot et les portes est prolongé par des ailettes qui le recouvrent, un peu comme s'il s'agissait d'une Testarossa embryonnaire. Des jupes de bas de caisse assurent ensuite la continuité vers les ailes avant, également élargies, et conduisent inévitablement à un spoiler avant lui aussi surdimensionné.

En revenant vers l'arrière (on est obligé de faire plusieurs fois le tour de l'auto pour essayer d'y retrouver la cohérence du dessin d'origine), on s'aperçoit ensuite que le capot moteur et le toit sont bardés d'appendices aérodynamiques: sur le toit, un aileron incorpore des prises d'air qui vont alimenter les carburateurs, eux-mêmes visibles à travers deux bossages transparents; au bout du capot, un becquet, le tout surmonté d'un gigantesque aileron! Étant donné la nature plutôt sous-vireuse de la BB, mettre autant d'appui sur l'arrière paraît d'ailleurs assez surprenant.

C'est beaucoup? Pas forcément. Clignons des yeux, repeignons l'auto aux couleurs du NART, bardons-la de stickers et collons des numéros sur les portières: on n'est pas si loin d'une voiture de course. Le problème, c'est que même en clignant des yeux, il est difficile d'oublier le blanc éclatant de la carrosserie, qui, de plus, fait ressortir l'ajustage un peu approximatif des éléments de carrosserie. Il est plus difficile encore d'éviter l'éblouissement lorsqu'on ouvre la portière pour découvrir un intérieur, d'où l'idée de compétition est cette fois totalement absente.

Totalement? Presque: en effet, les sièges bicolores à la sellerie inspirée de celle de la Ferrari Daytona sont équipés de harnais 4 points (rouges eux aussi), la colonne de direction reçoit un thermomètre d'huile de boîte de vitesses, et le volant a été remplacé par un Momo Prototipo plus petit qu'à l'origine (vu la taille des pneus, on se demande bien pourquoi). Pour le reste? Rouge, rouge partout, comme la déco d'un bar louche, quelque part entre Pigalle et Macao. Mais jamais loin d'une salle des marchés ni d'une bourse des valeurs: au milieu de la planche de bord trône une platine de commandes qui n'est pas destinée à déclencher des missiles, mais à téléphoner! La voiture est en effet équipée d'un radiotéléphone Telefunken 8015, avec un combiné (filaire!) placé sur le bas de caisse côté conducteur et, suprême raffinement, un micro « mains libres » à gauche de la planche de bord. Utile? Pas vraiment, tant les réseaux de téléphonie mobile d'alors étaient peu développés. Mais avec 40 ans de recul, cet appareil – et avec lui toute la voiture – est aussi attendrissant que les « mange-disques » qui équipaient certaines autos des années 1960.

Attendant, une Ferrari tunée? Oui. C'est le mot. Car elle symbolise toute une époque, excessive, brutale, enthousiaste, un peu naïve. Comme d'autres, comme la nôtre. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il est impossible d'être totalement épidectique à son égard, ni réprobateur. Dans quarante ans, que sera pour nos enfants l'équivalent 2023 de la BB Koenig? 🗣️

**L'ÉLARGISSEMENT DEVAIT
ENTRAÎNER QUELQUES
MODIFICATIONS
ESTHÉTIQUES.
MAIS FALLAIT-IL
ALLER JUSQUE-LÀ?**





OUVERTURE FACILE

La Ferrari 575M a été un tournant dans l'ère moderne de Ferrari. Mais la Superamerica l'a fait entrer dans un monde à part.

TEXTE MATTHEW HAYWARD | PHOTOS ASTON PARROTT







D

ix secondes suffisent, mais regarder la Ferrari 575 Superamerica ouvrir son toit est incroyable. D'accord, c'est une supersportive et nous devrions parler de son 0 à 100 km/h ou de sa vitesse de pointe, mais il ne fait aucun doute que regarder son toit

à la structure en fibre de carbone et au verre Saint Gobain se retourner à 180° est le véritable temps fort de cette voiture. Ce n'est pas une surprise, car le mécanisme du Revocromico a été créé et breveté par le père de la Daytona et de la 288 GTO, Leonardo Fioravanti.

Fioravanti a créé sa propre maison de design en 1991 après avoir quitté Fiat, où il avait fini comme directeur du design après des décennies chez Pininfarina. La première incarnation de ce toit est apparue en 2001 sur la vision de Fioravanti d'une Alfa Romeo de sport du 21^e siècle, appelée Vola. En dehors d'une poignée de concepts, et de la Superamerica en 2005, ce mécanisme de toit breveté a notamment été utilisé sous licence à l'arrière de l'éphémère Renault Wind...

Dans le cas de la Ferrari, le toit de Fioravanti a apporté une solution intelligente à un problème délicat. La Superamerica, produite en série limitée, remplaçait la 550 Barchetta, une voiture qui avait un petit défaut. Pininfarina avait créé cette dernière en 2000, pour célébrer son 70^e anniversaire, en découpant le toit de la 550 Maranello. C'était un objet de toute beauté et l'engouement pour cette voiture était certain, mais le toit – ou l'absence de toit – posait des problèmes aux habitants des régions froides et humides. Elle était conçue pour être conduite sans toit, mais si vous utilisiez « l'auvent » fourni, la voiture ne pouvait pas dépasser les 110 km/h. Elle était magnifique, mais les clients de Ferrari n'étaient pas prêts à accepter ce genre de compromis.

Cinq ans plus tard, Ferrari a lancé la Superamerica basée sur la 575M, en cherchant à faire de son cabriolet V12 une voiture meilleure à tous égards que celle qu'elle remplaçait. À une époque où la plupart des grands constructeurs équipaient leurs modèles décapotables de toits métalliques pliables compliqués et lourds, la solution de Fioravanti n'ajoutait que 60 kg au poids d'une 575M standard, un poids qui incluait le renforcement considérable du châssis. Si les contreforts arrière ont contribué à améliorer la rigidité, la Superamerica a nécessité un raidissement des longerons, un tunnel central et des montants de pare-brise renforcés, ainsi qu'un renforcement supplémentaire autour des fixations de la boîte de vitesses.

Plus on la regarde, plus on remarque à quel point l'arrière de la Superamerica est différent. De solides contreforts encapsulent le mécanisme du toit, et les hanches légèrement plus larges lui donnent une allure encore plus musclée que celle du coupé. Le couvercle de coffre est fabriqué sur mesure en fibre de carbone, et le cheval cabré se dresse fièrement grâce à un écusson en relief qui fait partie du panneau. L'avant est beaucoup plus apparenté à la 575M, bien que quelques bijoux supplémentaires dans les phares et un filet en aluminium dans la prise d'air distinguent la Superamerica. Un magnifique jeu de jantes BBS de 19 pouces en deux parties complète l'ensemble.

Pour compenser la légère prise de poids, Ferrari a ensuite modifié le V12 de 5,7 litres à carter sec de la 575, déjà très performant, avec une admission à haut débit et un échappement moins restrictif. Cela a permis de libérer 25 ch supplémentaires, portant la puissance à 540 ch. Les performances ne manquaient pas : Ferrari revendique un 0 à 100 km/h en 4"3 et, plus impressionnant encore, une vitesse de pointe de 320 km/h.

Revenons à ce toit. Lorsqu'il est ouvert, la lunette arrière, désormais inversée, agit comme un déflecteur pour limiter les turbulences dans le cockpit. Contrairement aux toits décapotables traditionnels, le coffre n'est pas entravé et peut être accessible lorsque le toit est rétracté. Et lorsque vous êtes assis à l'intérieur, le panneau vitré révèle une autre astuce : un interrupteur situé sur la console centrale permet de teinter à cinq niveaux le verre. Ce panneau, d'une surface de quasiment un mètre carré, est une première dans l'industrie. Il a été développé par Saint Gobain, qui a obtenu ce résultat en utilisant une feuille de film électrochrome prise en sandwich entre deux couches de verre. Le passage d'un petit courant électrique dans le film fait varier son opacité d'une teinte standard de 40 % à une teinte presque entièrement noire en seulement 60 secondes.

Cependant, près de 20 ans plus tard, ce même toit peut causer de sérieux maux de tête. Peter Smith de Bell Sport & Classic, qui s'est occupé d'un certain nombre de Superamerica, explique : « C'est en fait un toit assez fragile, en termes de fonctionnement et parce que le verre a tendance à se délaminer avec le temps. Il y a des infiltrations d'eau entre les deux vitres, il faut donc y faire attention. À un moment, il était impossible d'obtenir un toit de remplacement. Vous pouvez en trouver maintenant, mais ils sont extrêmement chers. Avec le verre, il faut également faire attention au fonctionnement du rhéostat qui assure l'assombrissement du toit. »

En tant que modèle en série limitée, l'intérieur a reçu un certain nombre d'améliorations. L'instrumentation a été égayée par un compte-tours jaune ou rouge, entouré de garnitures en fibre de carbone. Le carbone a également été utilisé pour entourer les interrupteurs de commande du toit et la radio de la Superamerica, et les sièges en cuir perforé de style Daytona, extrêmement désirables sur la 575, étaient montés en série.

Jusqu'à quel point la « série limitée » était-elle limitée en 2005 ? Ferrari a déclaré qu'il n'y aurait que 559 Superamerica assemblées, qui ont toutes été vendues au moment du lancement. Un grand nombre d'entre elles ont été achetées par des collectionneurs, comme l'explique Peter : « Comme il s'agissait à l'époque de voitures en édition limitée, les propriétaires étaient généralement des collectionneurs et des propriétaires d'autres Ferrari, ce qui signifie qu'il est rare de trouver des voitures ayant un kilométrage élevé. L'année dernière, nous avons reçu une voiture avec 30 000 km au compteur, ce qui est l'un des kilométrages les plus élevés que j'ai vus. »

Il poursuit en évoquant les points à surveiller : « La peinture est-elle d'origine ? Et les jantes et les pneus ? L'un des problèmes avec une telle voiture à très faible kilométrage est



**COMME POUR TOUT CE
QUI PORTE LE BADGE
FERRARI, LES PRIX DE LA
SUPERAMERICA ONT
AUGMENTÉ AU COURS DE
LA DERNIÈRE DÉCENNIE**



qu'elle peut être équipée de ses pneus d'origine. Comme la voiture a au moins 15 ans, ce n'est pas vraiment bon pour la sécurité. Ainsi, ce qui semble être correct à première vue doit en fait être entièrement remis en état. Il faut changer tous les fluides et beaucoup d'éléments périssables. »

« L'historique des entretiens devient très important, même si les voitures de ce type sont relativement jeunes. Certains véhicules présentent des lacunes importantes dans leur historique parce qu'ils ont été stockés dans un entrepôt, explique Peter. Il faut creuser un peu plus et comprendre si un écart de quatre ou cinq ans entre les entretiens est justifiable. Lorsque vous commencez à examiner des éléments tels que l'historique des contrôles techniques d'un exemplaire et que vous constatez que pendant les quatre ou cinq années où il n'a pas été entretenu, il a en fait parcouru des milliers de kilomètres, ce n'est plus du stockage. Je le répète, l'histoire et la provenance sont tout ce qui compte! »

À l'état neuf, le prix de base commençait officiellement à 243 500 euros, bien que la boîte de vitesses à palettes F1 fût une option à 7 000 euros – et elle a été spécifiée par la grande majorité des acheteurs. Opter pour une boîte mécanique à grille normale était presque mal vu à l'époque, c'est pourquoi les quelques voitures manuelles commandées spécialement (tout comme avec le coupé 575M et la 612 Scaglietti ultérieure) disponibles sont très prisées aujourd'hui. Environ 40 % de toutes les Superamerica ont également été commandées avec le pack HGTC optionnel, qui demandait quelque 20 500 euros supplémentaires. La majeure partie de ce coût était due à l'ajout du puissant système de freinage en carbone-céramique, ainsi qu'à un échappement sport et à un réglage du châssis considérablement plus précis. Peter

commente: « Le pack HGTC était certainement l'option clé, mais je ne dirais pas que c'est un élément déterminant pour la voiture aujourd'hui même si c'est agréable de l'avoir. »

Contrairement aux 550 et 575M, la Superamerica n'a jamais été une voiture abordable. Pourtant, comme pour tout ce qui porte le badge Ferrari, les prix ont augmenté au cours de la dernière décennie. Peter confirme: « Ils sont bien plus élevés qu'il y a dix ans, même si le marché est resté assez statique ces trois ou quatre dernières années. On peut s'attendre à ce qu'une Superamerica coûte entre 300 000 et 375 000 euros aujourd'hui, en fonction du kilométrage exact ». Bien que des exemplaires à boîte manuelle n'apparaissent presque jamais sur le marché, Bonhams a vendu en 2021 une voiture au kilométrage relativement élevé (environ 20 000 km) pour 529 000 euros. Aux États-Unis, une voiture ayant parcouru 8 000 km s'est vendue pour un montant encore plus stupéfiant de 786 000 dollars chez RM Sotheby's à Monterey.

Si la nomenclature de Ferrari semble souvent aléatoire, elle n'est certainement pas étrangère à la revisitation de noms légendaires du passé pour ses supercars modernes. Les performances impressionnantes de ce roadster, son style et son attrait pour la promenade ont fait que son rattachement à la lignée des Superamerica n'a jamais été remis en question. Et pendant sa transition vers le territoire classique, la combinaison du style Ferrari de la vieille école, de la production limitée et, bien sûr, de ce toit excentrique, lui a permis de s'épanouir.

Pour les pures sensations de conduite, la 575M, moins chère, est bien plus sensée, mais pour ce qui est de l'expérience passionnelle, la Superamerica est difficile à battre. Lorsque vous verrez le toit se replier pour la première fois, et que vous entendrez le puissant V12 s'animer, vous comprendrez pourquoi. 🗣️

575 Superamerica

MOTEUR V12, 5 748 cm³, 2x2 ACT, 48 soupapes, injection et gestion électroniques **PUISSANCE** 540 ch à 7 250 tr/min
COUPLE 588 Nm à 5 250 tr/min **TRANSMISSION** Robotisée F1 à 6 rapports, propulsion, différentiel à glissement limité
DIRECTION Crémaillère assistée **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques adaptatifs, barre antiroulis **FREINS** Disques ventilés, Av: 390 mm, Ar: 360 mm
PNEUS Av: 255/35 ZR19, Ar: 305/30 ZR19 **POIDS** 1 790 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 3,32 kg/ch
VITESSE MAXI 320 km/h 0-100 km/h 4"2 **PRODUCTION** 2005-2006, 599 exemplaires **COTE ACTUELLE** 300 000 - 375 000 euros





CE QUE LA PRESSE EN DISAIT À L'ÉPOQUE

JETHRO BOVINGDON POUR EVO, JUILLET 2005

C'est le moteur qui domine avant même que nous ayons eu la chance de goûter à la moitié supérieure de la plage de régime. Même avec l'échappement sport, la Superamerica est beaucoup plus discrète que la Ferrari F430 à moteur V8, mais le cocktail très complexe du hurlement de l'admission qui se bat avec le bruit des soupapes ne laisse aucun doute sur le fait que son V12 de 5,7 litres à quatre arbres à cames est un moteur puissant.

La boîte de vitesses F1 est souple à faible allure, à moins que vous n'activiez le bouton « Sport » sur le tableau de bord, ce qui réduit le temps de passage des rapports mais apparaît un peu trop extrême pour la conduite à basse et moyenne vitesse. Même ainsi, avec un moteur au couple aussi illimité, on s'attend à ce que la progression soit fluide et, en vérité, l'embrayage à commande hydraulique n'est pas aussi habile qu'un pied gauche humain dans les embouteillages. Lorsque la route s'ouvre, la boîte F1 prouve en un clin d'œil sa valeur en termes de vitesse pure et de possibilités qu'elle vous offre, mais je suis heureux que Ferrari propose toujours la boîte à six vitesses conventionnelle.

Les rues étroites de Monaco ne parviennent pas à arracher le moindre frisson à la structure de la Superamerica. Elle ne paraît cependant pas aussi vive que la 575 HGTC lorsque la route commence à grimper dans les montagnes. Les pneus avant ne répondent pas de manière aussi nette que sur le coupé et le contrôle de l'arrière semble moins ferme. Maintenant, sur la Route Napoléon, fabuleusement large et souvent déconcertante de rapidité, nous mobilisons toute la puissance disponible et faisons appel à la puissance massive des freins en céramique. La Superamerica est aussi balistique que l'on pourrait s'y attendre, mais elle ne paraît pas aussi accomplie que le coupé : les virages sont juste un peu moins passionnants et l'arrière semble se tortiller sur sa gomme avant de s'aligner. Je dois faire de petites corrections là où je m'attendrais à ce que la Superamerica équipée du pack HGTC soit calée sur la surface et demande plus d'engagement de ma part... Et non l'inverse.

Lorsque le mode Sport est engagé, les passages de rapports sont super-agressifs et très vifs, mais il semble y avoir plus d'angles de tangage, de roulis et de cabrage que l'idéal. La Superamerica semble moins sûre, comme si le poids s'éloignait des amortisseurs et dictait le rythme. Le sous-virage est un peu plus marqué, aussi, mais les gommes moins extrêmes offrent en contrepartie une transition plus bénigne vers le survirage et puis de nouveau le sous-virage.

Bien sûr, la 575 Superamerica est fabuleuse à presque tous les égards. J'adore son allure, son moteur redoutable et ses freins impressionnants, et le toit est si brillamment simple qu'on a du mal à croire que personne n'ait conçu un système similaire auparavant. Ses 559 clients sont des gens chanceux. Mais comme c'est souvent le cas, si vous voulez la dynamique sans compromis d'un coupé, c'est un coupé qu'il faut acheter. 🗨️



SPÉCIALISTE FERRARI


ACHAT
VENTE AUTOS

PARIS
DEAUVILLE


ENTRETIEN
RÉPARATION

WWW.DINOSPORT-AUTO.COM



Dino Sport

163 RUE CASIMIR PÉRIER
95870 BEZONS

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

TEL: **06.26.76.26.91**

LA VITA ROSSA

La 250 GTO fête son 60^e anniversaire **Page 80**
Les plus belles hypercars youngtimer de The Carolinas **Page 86**
Les Ferrari Finali Mondiali enflamment Imola **Page 90**
Horlogerie, livres, modèles réduits et beaux objets Ferrari **Page 94**



250 GTO REUNION 2022

C'est un évènement qui n'a lieu qu'une fois tous les 5 ans: les propriétaires de 250 GTO se sont de nouveau réunis pour une incroyable ballade.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS AVEC L'AIMABLE AUTORISATION DE CAVALLINO MAGAZINE







V

oici un club très fermé, dont la condition d'entrée est pourtant « simple » : pour participer à la 250 GTO Reunion, il faut posséder une 250 GTO ! Organisé une fois tous les 5 ans depuis 1982 pour célébrer les anniversaires du modèle emblématique lancé en 1962, ce rallye exceptionnel est désormais organisé par Canossa Events et se déroulait pour la

seconde fois de son histoire aux États-Unis.

C'est donc sur les plus belles routes de Caroline du Nord, de Virginie et du Tennessee (dont la célèbre « Tail of the Dragon » dont la sinuosité évoque la queue de l'animal mythique) que se sont réunis 15 exemplaires des 250 GTO, parmi lesquels quatre à la carrosserie « Série 2 » des GTO/64, et une « 330 GTO » à moteur 4,0 l. En plus des 1 300 km du parcours, réalisé sans encombre par les vénérables voitures, une sortie circuit sur le Virginia International Raceway était organisée.

Comme à chaque édition, l'événement (ainsi que son tracé) a été gardé secret pour éviter l'incursion de paparazzi, entre autres désagréments. Imaginez la surprise des amateurs qui ont dû voir passer devant eux pareil convoi !

Il faudra maintenant attendre 2027 pour la prochaine édition, en croisant les doigts pour qu'elle traverse l'Atlantique et retourne en Europe. Pourquoi pas sur les routes françaises qu'elle a tant de fois empruntées...

250 GTO #3729GT, 1962

Se présentant dans sa couleur blanche d'origine, avec le n° 10 qu'elle portait au Tourist Trophy de Goodwood 1962, qu'elle termina à la deuxième place aux mains de Graham Hill, 3729GT a été assemblée pour l'équipe du britannique John Coombs, qui l'a modifiée avec l'ajout d'une troisième fente d'extraction d'air sur les ailes avant. Il la fit courir outre-Manche jusqu'à fin 1963 en la confiant à d'autres pilotes de renom tels que Roy Salvadori, Jack Sears ou Mike Parks. Cette voiture fut étudiée en soufflerie par Jaguar au moment du développement de la Type E Lightweight, qui découvrit l'inutilité de la troisième fente, qui aspirait l'air chaud expulsé par les deux autres! Changeant de propriétaire, elle fut encore engagée en 1964 avant de connaître une seconde vie très active dans le milieu des courses historiques, avec le même propriétaire depuis 1999.



250 GTO #3647GT, 1962

Cette autre GTO britannique, à conduite à droite, fut livrée à l'équipe Maranello Concessionnaires du Colonel Ronnie Hoare qui la confia à John Surtees pour la saison 1962 des courses sur circuit anglaises. Le 18 août elle fut impliquée dans ce qu'on a appelé depuis « l'accident le plus cher de l'histoire » lorsqu'elle percuta l'Aston DB4 GT Zagato de Jim Clark en perdition à Goodwood. À la fin de l'année elle fut rachetée par le Prince Zourab Tchkotoua qui l'engagea à Montlhéry, à la Targa Florio ou au Nürburgring en 1963. Changeant plusieurs fois de mains, elle participa de nouveau à la Targa Florio en 1964 et en 1965, elle gagna quelques courses de côte cette année-là en Italie avant de prendre sa retraite en 1966. C'est aujourd'hui la dernière 250 GTO à ne jamais avoir été restaurée: un monument!



250 GTO #4757GT, 1963

Cette GTO livrée neuve à la Scuderia SSS Repubblica di Venezia du Comte Volpi, fut engagée par l'usine aux 24h du Mans 1963. Plus rapide GTO en qualifications, elle abandonna mais enchaîna avec 4 victoires en 4 courses, au Trophées d'Auvergne (Charade) et dans des courses de côte italiennes, aux mains de Carlo Maria Abate. Fernand Tavano et Lorenzo Bandini la pilotèrent au Tour de France, mais elle n'en vit pas l'arrivée. Rachetée par l'Écurie Francorchamps, elle passa les saisons 1964 et 1965 en Belgique, avec 6 victoires de classe (dont 3 au général), et encore un abandon au Tour de France 1964. Depuis 1988, elle est devenue une habituée des manifestations d'anciennes.



250 GTO #3705, 1962

Au centre, avec le n° 19, il s'agit de la GTO livrée au pilote français Jean Guichet qui la mena, avec Pierre Noblet, à la 2^e place des 24h du Mans 1962, à peine 10 jours après sa sortie d'usine (victoire en GT). Il abandonna au Tour de France, mais remporta la victoire en GT au Critérium des Cévennes et dans la côte du Col Bayard. L'italien Egidio Nicolosi la racheta en mai 1963, et accumula avec les victoires et podiums en courses de côte - il participa également avec aux Targa Florio 1963 et 1964. Puis en 1965, c'est le Suisse Cox Kocher qui remporta 6 victoires avec dans des côtes suisses et à Monza. Au total, ce châssis cumule 16 victoires de classe: impressionnant.



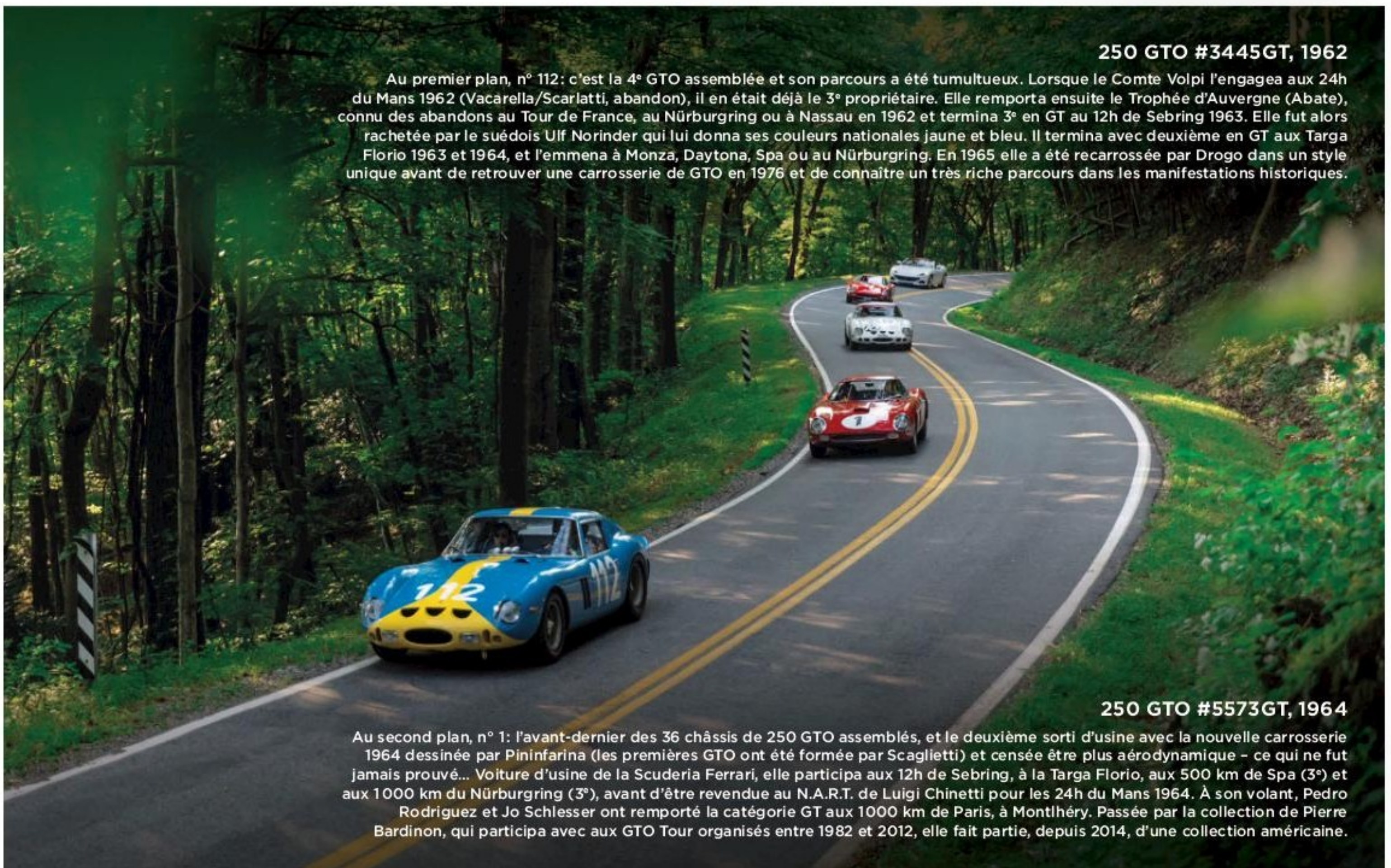
250 GTO #3757GT, 1962

À gauche, avec le n° 22, elle est connue pour être depuis 1978 la propriété de Nick Mason, le batteur des Pink Floyd, mais c'est aussi une autre GTO à la très riche carrière. Achetée neuve par Jack Swaters, le propriétaire de l'Écurie Francorchamps, elle termina 3^e au général des 24h du Mans 1962 (pilotée par Beurlys et Eldé) avant de remporter 10 épreuves en Belgique. L'Anglais Peter Clarke prit la relève en 1964, avec 4 autres victoires outre-Manche et des participations aux 500 km de Spa, aux 1000 km du Nürburgring ou aux 12h de Sebring.



250 GTO #3769GT, 1962

À droite, argentée à bande bleue. Achetée par le français Fernand Tavano, c'est une autre GTO qui a fait ses débuts aux 24h du Mans 1962, mais elle ne vit pas l'arrivée. Après 7 victoires de classe dans des rallyes français, elle passa à son compatriote Sylvain Garant qui continue de l'engager dans l'hexagone avec 16 victoires entre 1964 et 1965: un destin moins international, mais tout aussi couronné de succès que ses consœurs. Depuis 1971, elle a traversé l'Atlantique pour rejoindre des collections américaines.



250 GTO #3445GT, 1962

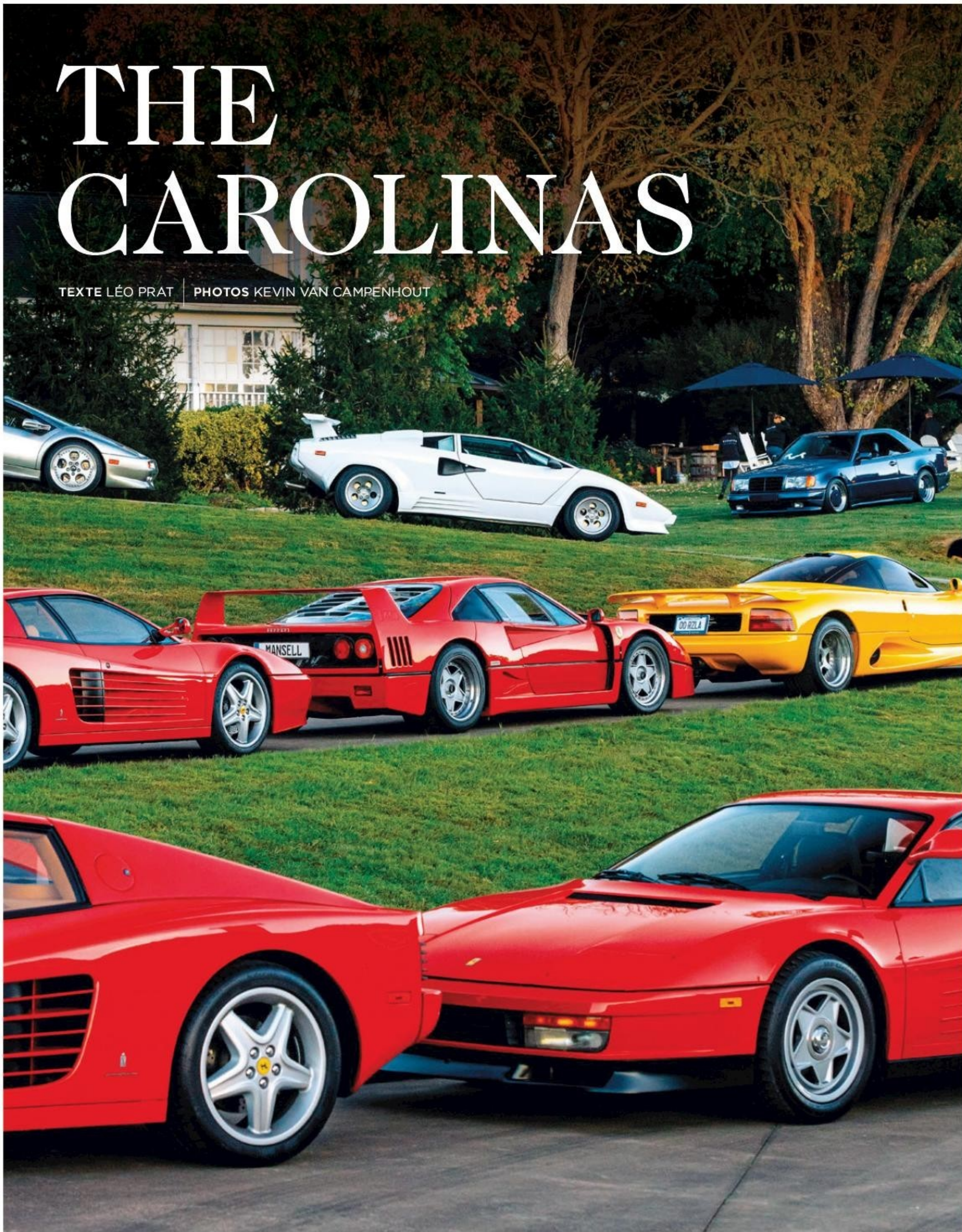
Au premier plan, n° 112: c'est la 4^e GTO assemblée et son parcours a été tumultueux. Lorsque le Comte Volpi l'engagea aux 24h du Mans 1962 (Vacarella/Scarlatti, abandon), il en était déjà le 3^e propriétaire. Elle remporta ensuite le Trophée d'Auvergne (Abate), connu des abandons au Tour de France, au Nürburgring ou à Nassau en 1962 et termina 3^e en GT au 12h de Sebring 1963. Elle fut alors rachetée par le suédois Ulf Norinder qui lui donna ses couleurs nationales jaune et bleu. Il termina avec deuxième en GT aux Targa Florio 1963 et 1964, et l'emmena à Monza, Daytona, Spa ou au Nürburgring. En 1965 elle a été recarrossée par Drogo dans un style unique avant de retrouver une carrosserie de GTO en 1976 et de connaître un très riche parcours dans les manifestations historiques.

250 GTO #5573GT, 1964

Au second plan, n° 1: l'avant-dernier des 36 châssis de 250 GTO assemblés, et le deuxième sorti d'usine avec la nouvelle carrosserie 1964 dessinée par Pininfarina (les premières GTO ont été formées par Scaglietti) et censée être plus aérodynamique - ce qui ne fut jamais prouvé... Voiture d'usine de la Scuderia Ferrari, elle participa aux 12h de Sebring, à la Targa Florio, aux 500 km de Spa (3^e) et aux 1000 km du Nürburgring (3^e), avant d'être revendue au N.A.R.T. de Luigi Chinetti pour les 24h du Mans 1964. À son volant, Pedro Rodriguez et Jo Schlesser ont remporté la catégorie GT aux 1000 km de Paris, à Montlhéry. Passée par la collection de Pierre Bardinon, qui participa avec aux GTO Tour organisés entre 1982 et 2012, elle fait partie, depuis 2014, d'une collection américaine.

THE CAROLINAS

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT





Q

uel officine symbolise mieux la frénésie autour des supercars youngtimer que Curated, le showroom basé à Miami et dont la clientèle vient du monde entier, y compris de France ?

Du 22 au 25 septembre dernier, Curated a organisé son premier rallye, en Caroline du Nord et

Enzo a été invité à l'événement, parmi une meute automobile dans laquelle on retrouvait des Ferrari F40 et F50, Testarossa et 512 TR, mais aussi des Lamborghini Countach et Diablo, quelques Porsche exceptionnelles, une Jaguar XJR-15 ou encore une Mercedes-AMG Hammer.

Pour John Temerian, le cofondateur de Curated (ci-contre), « Faire ce que je fais, ce que j'aime, et être capable de rassembler un groupe de personnes pour nous rejoindre dans cette aventure – littéralement ce rallye, mais aussi le voyage plus vaste que nous entreprenons – est absolument surréaliste. Pour nous, il ne s'agit même pas de vendre des voitures, il s'agit de mettre ces voitures en avant. Il s'agit de créer une expérience qui est exponentiellement plus grande que la somme de ses parties... La camaraderie authentique, les trajets inégalés, les voitures légendaires et cette nouvelle génération qui rejoint les rangs en tant que gardiens passionnés – c'est vraiment superlatif. »











FERRARI FINALI MONDIALI

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FERRARI

La grande fête de fin d'année de Ferrari s'est déroulée du 26 au 31 octobre sur le circuit d'Imola, autour des manches finales de différentes séries du Ferrari Challenge. Cette édition restera dans l'histoire pour la première mondiale de la 499P (voir en pages 9 à 14), d'abord le samedi soir, pour les convives du dîner de gala, en présence de John Elkann, de Piero Lardi Ferrari, ainsi que de la direction de Ferrari et de l'ACO; puis en public pour une démonstration dynamique sur le circuit lors du « Ferrari Show », en compagnie de la nouvelle 296 GT3. Et le public a été d'autant plus gâté que les abords du superbe circuit, situé en pleine ville, sont en libre accès depuis le parc d'Acque Minerali, où promeneurs, cyclistes et familles assistaient au spectacle non loin du mémorial d'Ayrton Senna. Le show comprenait des démonstrations de Formule 1 pilotées par Giancarlo Fisichella, Andrea Bertolini, Davide Rigon et Olivier Beretta, et toute la semaine a été marquée par les diverses courses et les sessions du programme Corse Clienti, ainsi que celui des hypercars Ferrari XX. Les 30 ans du Ferrari Challenge ont été mis à l'honneur avec une démonstration des différents modèles qui ont animé la série, alors qu'une

incroyable exposition retraçait les 75 ans de la Scuderia. Sur 200 mètres de long étaient alignées quasiment toutes les monoplaces de Formule 1 depuis les années 70 et certains des bolides de course les plus célèbres engagés par l'usine de la fin des années 40 à nos jours. De nombreuses courses se sont déroulées sur la piste tout au long du week-end et le grand vainqueur des Ferrari Finali Mondiali fut le français Thomas Neubauer, qui a remporté le Trofeo Pirelli le dimanche matin, pour être couronné Champion du Monde 2022. La Coppa Shell a quant à elle été gagnée par l'Allemand Franz Engstler. La fête fut totale et rendez-vous et d'ores et déjà pris pour l'édition 2023, qui se tiendra sur le circuit du Mugello des 24 au 30 octobre prochains.

Ces deux pages, sens horaire à partir d'en haut à gauche
Thomas Neubauer a remporté le Trofeo Pirelli sur la 488 engagée par Charles Pozzi. La 499P a fait ses grands débuts publics sur la piste d'Imola en compagnie de la nouvelle 296 GT3. Les LaFerrari XX sont quelques-uns des incroyables bolides du programme FXX. Des F1 dans leur élément, dans les stands d'Imola. Les 348 Challenge, F355 Challenge, 360 Challenge, F430 Challenge, 458 Challenge Evo et 488 Challenge Evo célébraient les 30 ans du Ferrari Challenge.



Sens horaire à partir du haut
 La photo de famille des Ferrari Finali Mondiali 2022. Antonio Fuoco, James Calado, Miguel Molina, Daniel Serra et Nicklas Nielsen célèbrent les plus de 500 victoires remportées par les 488 GTE et GT3. L'alignement des F1 historiques dans les paddocks, alors que d'autres faisaient le show en piste. John Elkann présente la 499P lors du dîner de gala.



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 

À TOUTE ÉPREUVE

Quelles que soient les conditions, ces trois boîtiers continueront à vous indiquer l'heure juste... Et ce même sur la planète Mars !



Omega X33 Marstimer

À quoi pensez-vous quand on vous dit « Speedmaster » ? Nous, à l'emblématique chronographe à triple registre. Mais voici une version plus inhabituelle de la Speedmaster: la nouvelle Marstimer. Vous y reconnaitrez la génétique de la X-33 originale, mais celle-ci utilise le mouvement thermo-compensé cal. 5622 qui a plus de fonctions que HAL et R2-D2 réunis. En pratique, il indique la date et l'heure du sol martien au méridien d'origine (en plus de celle sur notre planète), ce qui permet de tenir compte du fait qu'une journée sur Mars dure 39 minutes de plus que sur Terre.

7100 euros | omegawatches.com

Alpina Alpiner Extreme Regulator

Un « régulateur extrême » ? Les régulateurs sont généralement des objets délicats et précis, alors n'est-ce pas un peu exagéré ? Mais il s'agit d'Alpina, qui a un peu la réputation de faire les choses à sa façon. Oubliez toute idée d'une montre à régulateur comme étant un peu fragile et habillée. Alpina affirme que sa montre est « capable de résister aux conditions les plus extrêmes ». Elle en a certainement l'air, avec une lunette vissée, une couronne de poids lourd et des épaules de boîtier qui auraient leur place dans un match de boxe. Et elle est même étanche à 200 mètres.

2000 euros | alpinawatches.com



Luminox Constellation Automatic 9600

La plupart des montres modernes doivent être exposées à une source de lumière pour briller, mais Luminox utilise de minuscules flacons remplis de tritium qui s'illuminent indépendamment et continuent de briller pendant 25 ans. La nouvelle Constellation utilise des fioles de couleur orange pour les aiguilles et le cadran de 12 heures, et de couleur verte pour les bâtons des heures. Luminox est surtout connu pour ses robustes mouvements à quartz, mais la Constellation utilise un Selita SW 200-1 automatique. Le boîtier de 42 mm résiste à une profondeur de 100 m et il existe un choix de quatre variantes de couleurs.

env. 985 euros | luminox.com

B.R.M. .. Chronographes ..



FF39-40-TG-LFN-BLM

FULL FLOATING CONCEPT

info@brm-manufacture.com - +33(0)1 61 02 00 25

brm-chronographes.com



FAIRE LE MUR

Notre sélection des plus beaux objets Ferrari... À afficher au mur.

CALENDRIER « MOTORSPORT CLASSIC 2023 »

PAR MCKLEIN

S'il y a quelque chose à apprécier dans la vitesse à laquelle les mois semblent passer, c'est qu'il est déjà temps d'accrocher un nouveau calendrier McKlein au mur. Parmi les photos de l'édition 2023, on trouve celle de la Ferrari 375 MM de Ricci/Maglioli/Salviato à la Carrera Panamericana 1953, une vue des 200 miles du Nurburgring 1968 avec une 412 P, la 250 TR de Peter Collins au même endroit en 1958 ou encore la 250 P de Willy Mairesse en fâcheuse posture aux 24 heures du Mans 1963... Entre autres superbes images de bolides de toutes marques.

49 euros, rallyandracing.com

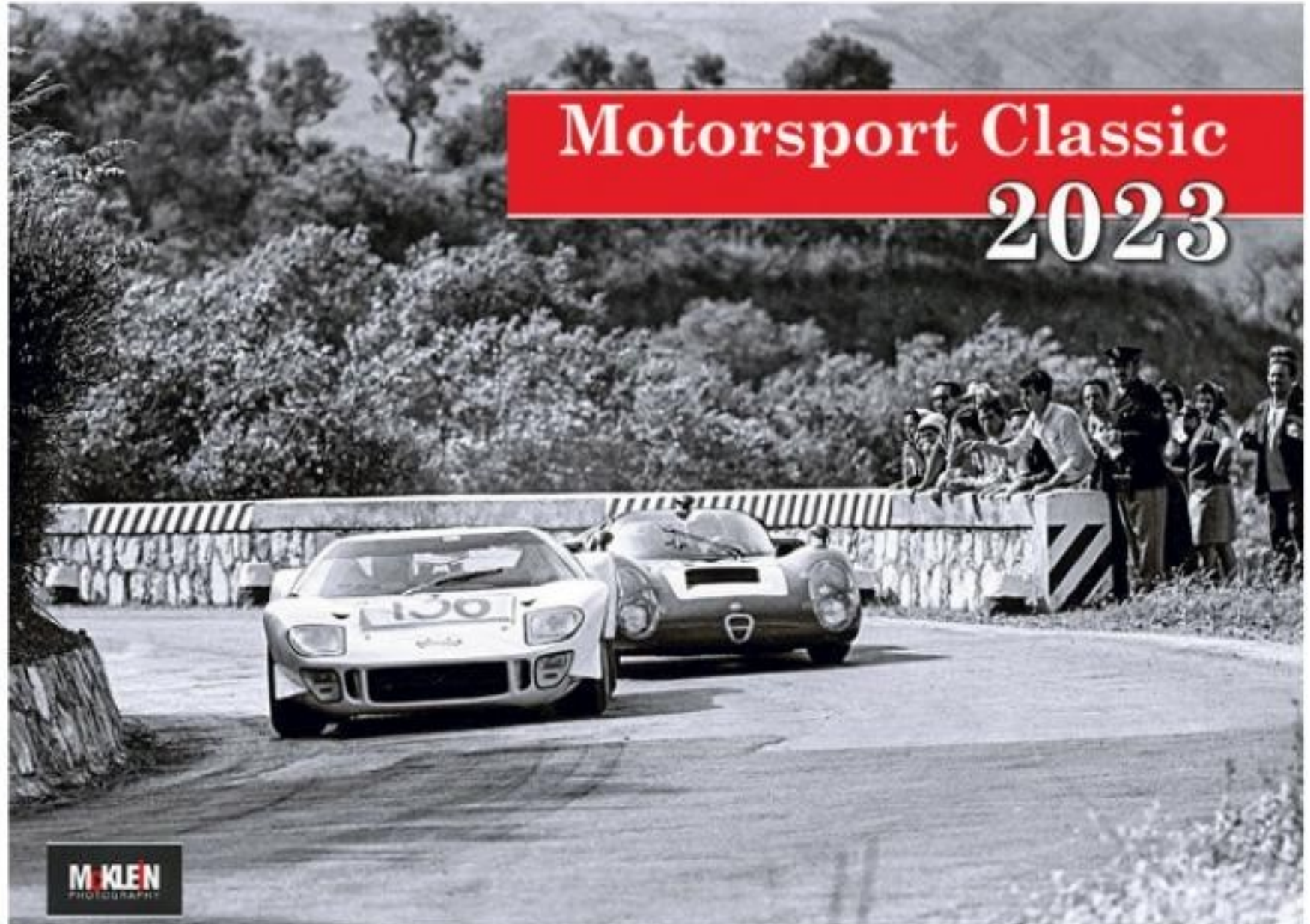


PHOTO « PHIL HILL » PAR JESSE ALEXANDER

Le regretté Jesse Alexander a décrit cette célèbre photo, qui montre la Ferrari 156 de Phil Hill au Nürburgring en 1958, comme « un coup de chance ». Nous le croirions si Jesse n'avait pas semblé avoir de la chance à chaque fois qu'il se trouvait sur un circuit, comme le prouve l'exposition-hommage actuellement présentée dans l'une de ses galeries, PDNB, à Dallas, au Texas.

Prix sur demande, pdnbgallery.com



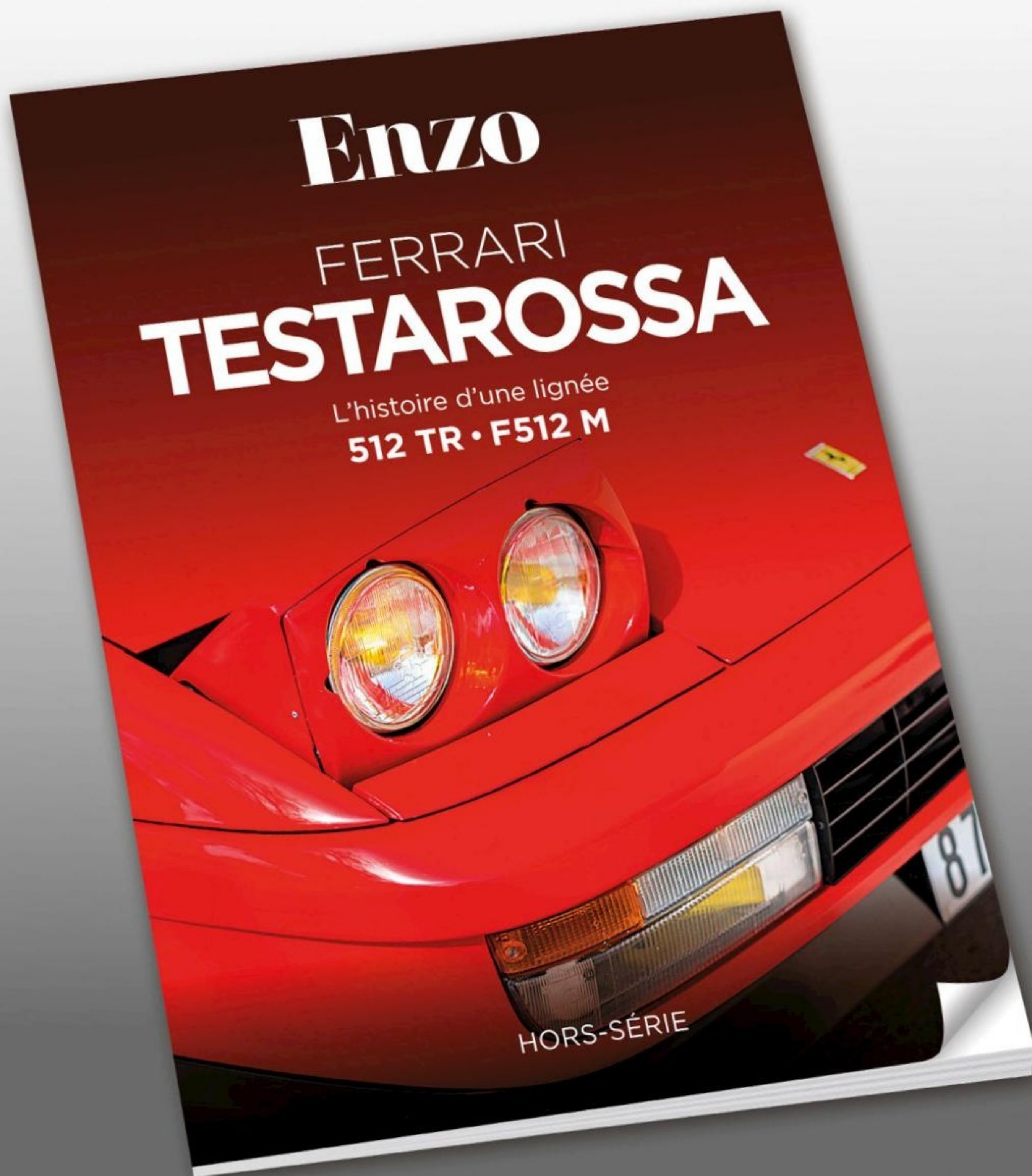
POSTER « ITALIAN GRAND PRIX 1952 » PAR AUTOMOBILIST

Pour célébrer le centenaire du circuit de Monza, Automobilist a recréé dix affiches d'époque du GP d'Italie, dont notre favorite est celle-ci, qui annonce l'épreuve de 1952, une course qui a servi de fête de la victoire pour l'équipe Ferrari qui avait dominé la saison.

69 euros | automobilist.com



ACTUELLEMENT
EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR

HISTOIRES D'AUTOS

Quel bonheur: en ce début d'année, les étagères débordent de livres consacrés aux Ferrari, que ce soit pour parler d'hypercars que de l'histoire du sport automobile...

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ



288 GTO

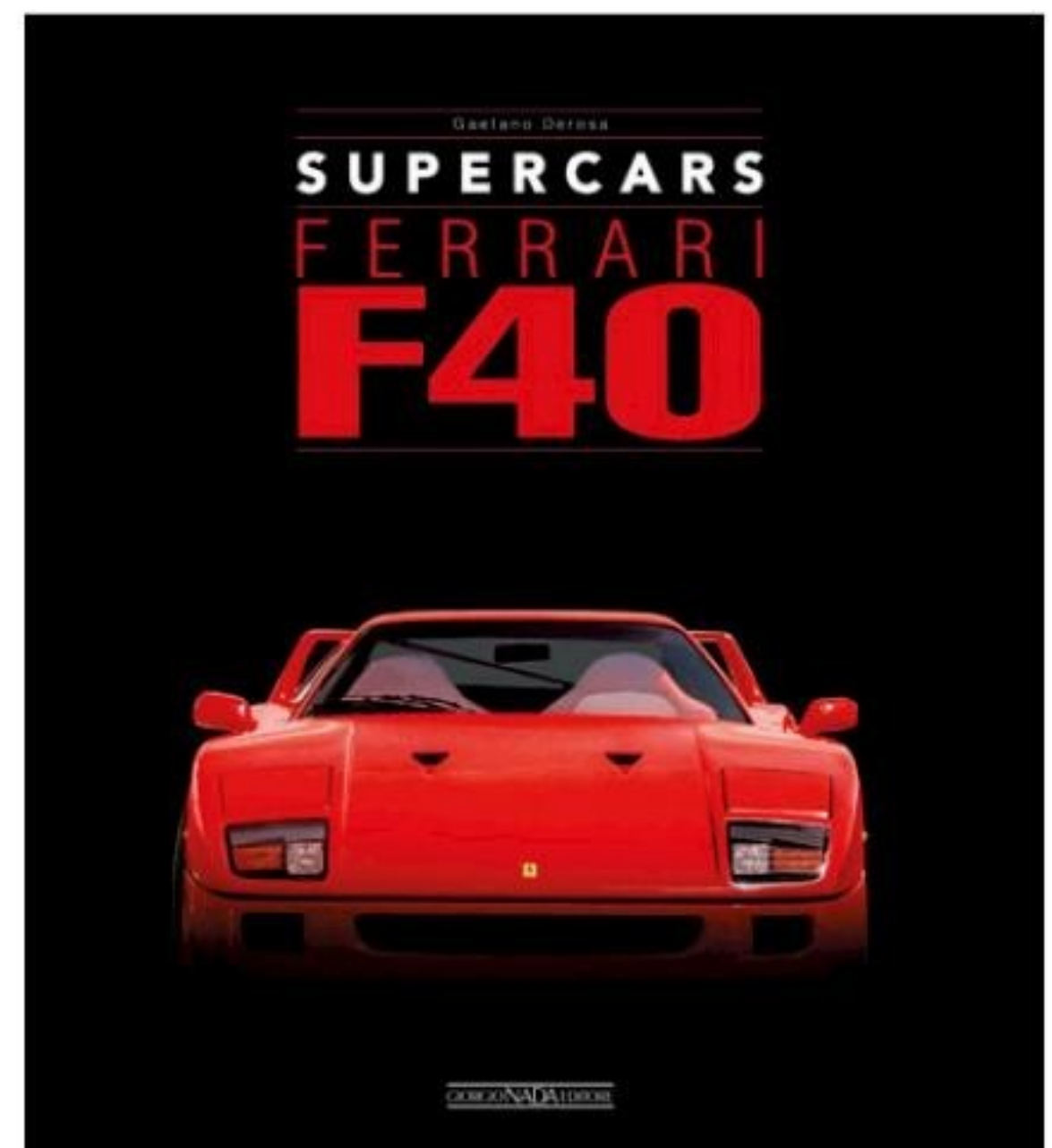
148 euros | Jürgen Lewandowski | Delius Klasing (en allemand et en anglais)

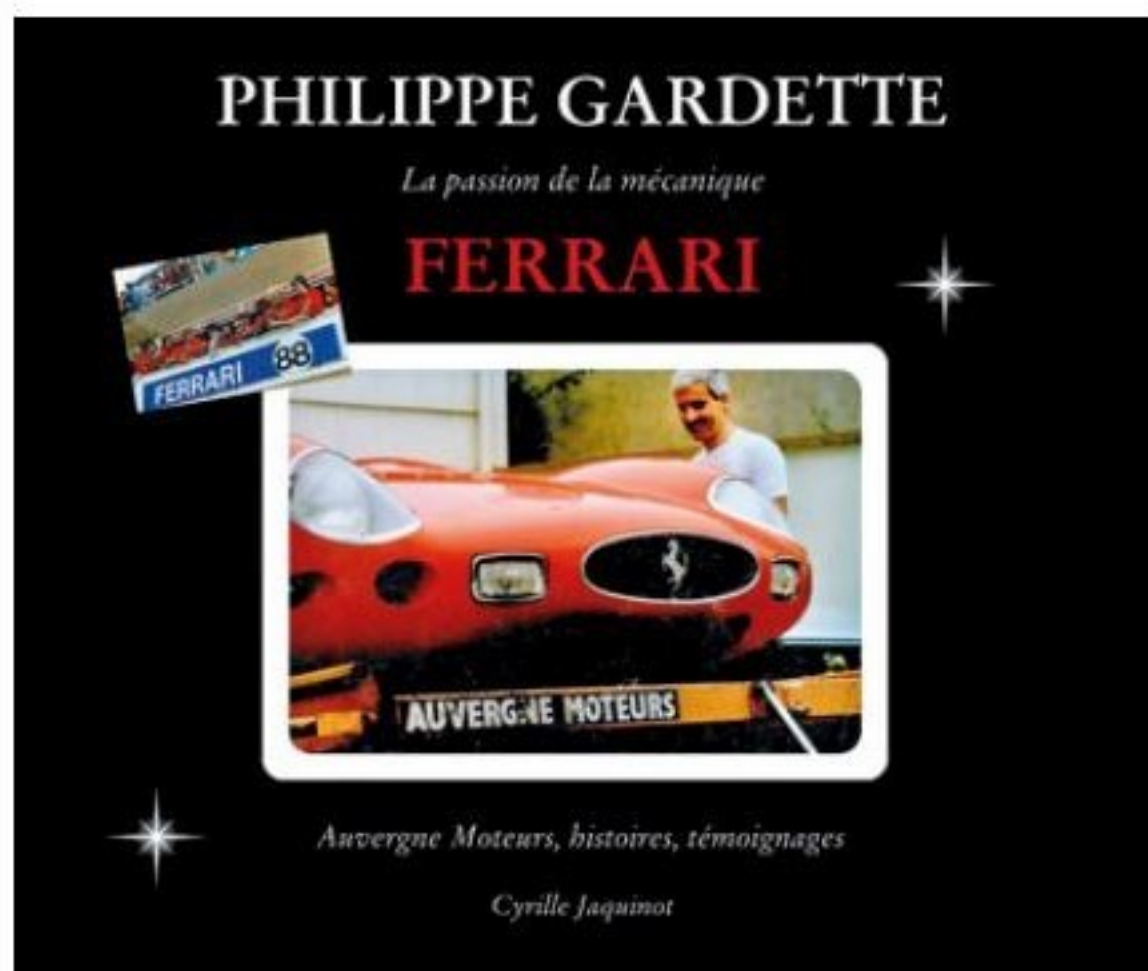
Ce coffret proposé par l'éditeur de beaux livres allemand Delius Klasing comprend deux tomes: un album photo grand format, superbement imprimé, et un livret en noir et blanc plus prosaïque avec les textes du grand historien automobile Jürgen Lewandowski. Si le premier a un côté fourre-tout qui nous a un peu laissés sur notre faim, le second vaut à lui seul l'achat du coffret. L'histoire de la voiture, sa technique et son design y sont disséqués dans le moindre détail par la plume si agréable à lire de Lewandowski, jamais aride même lorsqu'il décortique les spécificités d'un composant mécanique. Un index de tous les châssis de route produits et l'historique complet des six GTO Evoluzione complètent ce livret bilingue, très instructif, de près de 130 pages. Ce coffret est édité dans une série limitée à 1500 exemplaires. C'est un objet un peu curieux qui plaira avant tout aux collectionneurs et aux aficionados du modèle.

F40

44 euros | Gaetano Derosa | Giorgio Nada Editore (en italien et en anglais)

La F40 a séduit les auteurs cette année, et nous l'avons été par cet ouvrage, qui appartient à la collection Supercars de l'italien Giorgio Nada Editore. En 168 pages, il dessine un panorama complet du modèle, évoquant aussi bien son histoire, que la technique et la compétition. Surtout, il s'accompagne d'interviews du regretté Nicola Materrazzi, le « père » de la F40 chez Ferrari, et de Leonardo Fioravanti, qui en a piloté le design chez Pininfarina. Ce n'est pas le plus beau, ni le plus exhaustif des livres sur la F40 (n'attendez pas une liste détaillée des résultats en course ou une analyse mécanique boulon par boulon), mais il a l'avantage d'offrir un spectre très large sur la voiture, à un prix qui reste abordable. Une réussite que nous vous recommandons, en rêvant d'une traduction française de cette collection qui couvre également la Lamborghini Countach.





Philippe Gardette, la passion de la mécanique

180 euros | Cyrille Jaquinot | pour le commander: cavallinomarket@gmail.com

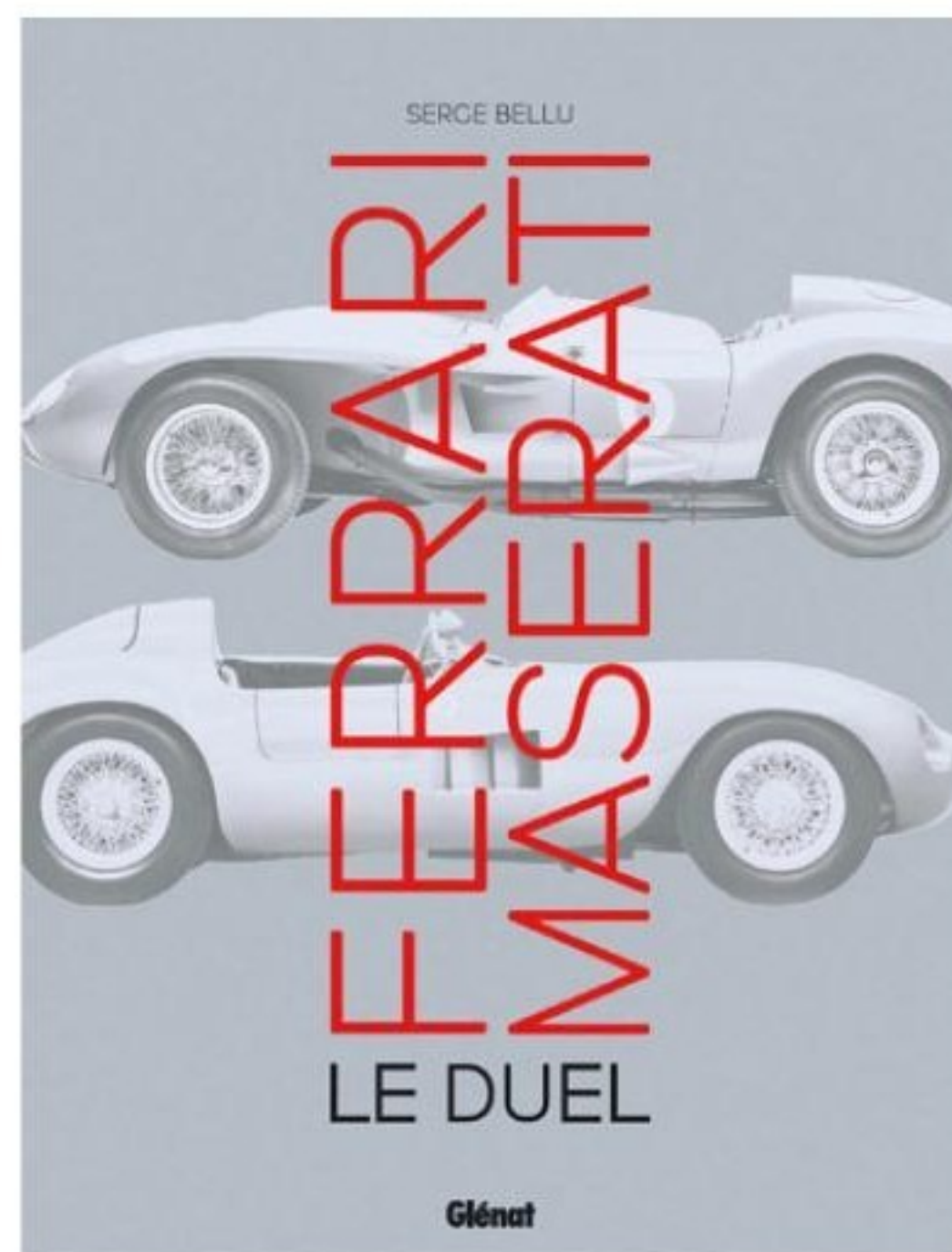
Faut-il encore vous présenter Philippe Gardette, le spécialiste Ferrari aux commandes d'Auvergne Moteurs, à Clermont-Ferrand? Si oui, vous pouvez relire le portrait que nous lui avons consacré dans le n° 14 d'Enzo, ou vous plonger dans la lecture de l'ouvrage que lui consacre l'historien Ferrari Cyrille Jaquinot.

Sur 264 pages, il propose une plongée intimiste dans la vie d'un homme qui s'est entièrement consacré à la passion du Cheval Cabré; mais aussi dans ce qu'était la marque, en France, dans les années 80 et 90: le réseau, les sorties du club et tous les hommes qui ont fait cette aventure. Un album de souvenirs qui en rappellera sûrement à de nombreux lecteurs!

Ferrari | Maserati, le duel

45 euros | Serge Bellu | Glénat

On l'a peut-être oublié aujourd'hui, mais dans les années 50 et jusqu'au milieu des années 60, le grand rival de Ferrari s'appelait Maserati, que ce soit sur les circuits de Formule 1 que dans les épreuves routières du Championnat du Monde des voitures de sport. C'est de ce duel entre le tout jeune constructeur Ferrari et les bolides de Maserati que traite ce joli ouvrage en français, signé par le prolifique Serge Bellu. C'est une autre façon, astucieuse, de raconter une histoire sur laquelle beaucoup de choses ont déjà été écrites, et elle se poursuit par une analyse de ce duel au fil de la production routière des deux constructeurs italiens de sportives, jusqu'à la divergence de leurs trajectoires, puis leur rapprochement financier.



Ferrari 1960-1965, le temps des sacres / the hallowed years

69 euros | William Huon | ETAI (en français) ou Evro (en anglais, 75 livres sterling)

Il existe pléthores de livres sur ce qu'il convient d'appeler l'âge d'or de Ferrari en compétition, c'est-à-dire la première moitié des années 60, celle où les bolides de Maranello brillaient aussi bien dans les Championnat du Monde de Formule 1 que de voitures de sport. Alors pourquoi choisir celui-là? D'abord parce qu'il est exclusivement illustré de photos du grand Bernard Cahier, qui a fabuleusement documenté le sport automobile de l'époque. Ensuite, par ce que son auteur a côtoyé les circuits durant ces années-là, et qu'il raconte, épreuve par épreuve, l'ensemble des courses des deux championnats majeurs. Notons que cet ouvrage, que l'on peut qualifier de référence, est édité aussi bien en français chez ETAI qu'en anglais chez Evro pour nos lecteurs étrangers.

Nürburgring Album

59 euros | Michael Behrndt, Jörg-Thomas Födisch, Nils Ruwisch | McKlein (en anglais et en allemand)

Voici quelque chose de différent: un ouvrage hommage au Nürburgring, sous forme d'album photo de la période 1960-1969. « L'enfer vert », comme l'appelait Jackie Stewart, y est ici raconté virage par virage, dans l'ordre du tracé, en plus de 350 photos superbement reproduites, en noir et blanc ou en couleur. Bien sûr, on y croise toutes les marques de voitures, mais c'est un plaisir que de découvrir, au hasard des pages, la 250 GTO verte de David Piper dans le paddock, la F1 156 de Richie Ginther écrasée par la force centrifuge dans le Karusel ou la 312 P de Pedro Rodriguez, toutes roues en l'air, sur la bosse de Brunnchen. Un festin pour les yeux!



PETITE FORMULE 1

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



Ferrari 500 1953
CMR, 1:18

De façon inhabituelle, les Grands Prix de Formule 1 des saisons 1952 et 1953 se sont déroulés selon les règles de la Formule 2, afin d'encourager un plus grand nombre de participants après le retrait d'Alfa Romeo de la compétition. Cependant, seule Ferrari avait une voiture spécialement conçue pour les nouvelles règles et la 500 à quatre cylindres de 2,0 l s'est avérée l'arme idéale, Alberto Ascari l'utilisant pour remporter le Championnat du monde pour Ferrari ces deux années. Pour moins de 100 euros, ce modèle réduit fabriqué en Chine est une représentation très acceptable de la voiture gagnante d'Ascari au Grand Prix de Grande-Bretagne 1953. Les détails de la suspension sont un peu simplifiés et les flancs des pneus lisses suggèrent que personne n'ait voulu demander la licence à Pirelli, mais elle n'en reste pas moins une belle pièce d'exposition, au poids agréable.

95 euros



365 GTB/4 1972
Arena, 1:43

Construite à la main en résine et en métal, cette « Daytona » italienne a un aspect séduisant et différent, dans cette livrée des 12H de Sebring 1972 (un peu ironique, non?). Il s'agit de la voiture engagée par l'équipe américaine Ring Free Oil Racing Team qui a fini 19^e de l'épreuve aux mains de Harry Ingle et Charles Reynolds.

260 euros



SF90 Spider 2019
BBR, 1:43

Limité à 100 pièces, ce modèle réduit construit à la main par BBR restitue superbement toute la complexité de la Ferrari grandeur nature. Celui-ci est peint en Rosso Fiorano, mais le fabricant italien en propose 16 autres variantes, dans différentes configurations de couleurs ou avec le Pack Fiorano, dans des éditions allant de 12 à 250 exemplaires.

175 euros



CARROSSERIE HERVE

rêvez, nous exauçons

**SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI
SPORT & COLLECTION**

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

TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



TAILORED FOR YOU

Programme de personnalisation sur mesure

Tastes change, not passion ! *

* Les goûts changent, pas la passion !



CARROSSERIE HERVE
PROVENCE

carrosserieherve.com

Réparation | Restauration | Personnalisation



CARROSSERIE HERVE
CÔTE D'AZUR

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



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

**EXCLUSIVE
DRIVE**
UNIQUE MOTOR EXPERIENCE

LE MANS
10^e ÉDITION
17 - 18 - 19 MARS 2023

LE CASTELLET
1^{ère} ÉDITION
17 - 18 - 19 NOVEMBRE 2023



**GENTLEMEN,
START YOUR ENGINES*!**

INSCRIVEZ VOUS!

ROULEZ avec votre voiture moderne, classique ou de course

PERFECTIONNEZ votre conduite avec nos moniteurs

PILOTEZ des voitures d'exceptions en stage de pilotage

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

ESSAYEZ les nouveaux modèles autos et motos avec nos exposants**

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

Inscriptions & billetterie :

www.exclusivedrive.fr - 01 41 33 37 31

* Messieurs, démarrez vos moteurs !

** accessible dès 16 ans ! *** À discrétion des constructeurs sur

**EXCLUSIVE
DRIVE**
UNIQUE MOTOR EXPERIENCE

L'Automobile
MAGAZINE



**Motor
Sport**

**Motor
Sport**
Trackdays

Enzo

evo

AUTOFFICINA

L'incroyable collection du Touring Garage Imboden **Page 104**
La Dino 308 GT4 de Gilles **Page 110** Nos conseils pour acheter une 348 **Page 114**
Toute l'actualité du marché **Page 122**





UNE VIE POUR LES FERRARI

Ne vous fiez pas aux apparences, le Touring Garage Imboden renferme l'une des plus incroyables collections consacrée à Ferrari, réunie par Roger Imboden.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT





Cette page et page de droite

Dépannage, entretien et vente sont les activités du Garage Touring Imboden. Boutique officielle Ferrari? Non, c'est la collection de Roger Imboden où on trouve, au hasard, une miniature ex-Sébastien Loeb. Roger à bord de la Felber FF.



Q

ue de surprises quand s'ouvre le portail du Touring Garage Imboden! Nous sommes à Brigue, en Suisse, dans le canton du Valais, au cœur de l'étroite vallée qui traverse le sud du pays. La première auto qui apparaît est une Felber FF violette, un roadster des années 70 aux lignes rétro sur base de Ferrari 330 GTC et produit à une poignée d'exemplaires (nous en reparlerons dans un prochain numéro d'Enzo), quelques Ferrari anciennes dans un superbe état comme une Testarossa ou une 348, mais aussi une grosse quinzaine de Peugeot 504 Cabriolet. « Ah, ça... C'est "la maladie" » s'amuse Roger Imboden, qui semble bien incapable de faire autrement que de les accumuler.

Il apprécie particulièrement le style Pininfarina de ces dernières, et elles lui rappellent son enfance. Son père, Kamil Imboden, avait ouvert en 1954 sa première enseigne, Le Garage du Rhône, distributeur officiel Peugeot. En 1970, il l'a renommé Garage Touring, et d'autres marques s'y sont ajoutées comme Daf ou Triumph. Il y a aussi eu une station-service, la distribution de Toyota et une agence de location Hertz, puis Europcar.

Et la passion des Ferrari dans tout ça? Elle a pris naissance en 1971, lorsque Kamil s'est acheté une 330 GT 2+2 Série 1. Roger a 10 ans et le voilà marqué à vie. Un demi-siècle plus tard, la voiture est toujours là, son aile avant signée par Sergio Pininfarina (Un autographe apposé à l'occasion des fêtes du cinquantenaire de la marque, organisées à Rome en 1997, la famille et la 330 ne ratant aucune de ces grandes célébrations).

Le jeune garçon commence à assouvir sa passion avec des miniatures (nous y reviendrons), puis il achète sa première Ferrari à 23 ans, avec l'argent des pourboires touchés en travaillant à la station-service: une Dino 204 GT qu'il va restaurer amoureusement. « Elle n'était pas très puissante, se souvient-il, la moindre GTI de l'époque allait plus vite, mais c'était une Ferrari! Tant qu'il y avait le Cheval Cabré dessus, ça m'allait: nous, les ferraristi, nous sommes comme ça. ».

En 1985, le jeune homme reprend le garage avec sa mère, alors que son père en ouvre un autre, spécialisé dans la carrosserie. Il continue de distribuer la marque Peugeot et signe en 1987 un partenariat avec le TCS (Touring Club Suisse) qui dure toujours. Devant les nouveaux locaux du

Plus de 830 Ferrari sont passées entre les mains de Roger Imboden depuis les années 80



Touring Garage Imboden, ouverts en 2018, quelques dépanneuses jaunes attendent: « *Nous faisons plus de 2000 interventions par an* », explique Roger Imboden, dans son accent valaisan chantant. « *Sur la route, dans la montagne, l'autoroute... C'est notre plus grand travail, nous couvrons toute la vallée.* » Une autre de ses activités est la distribution de pièces détachées Ferrari, via sa société Ferrari Teile Schweiz.

Des Ferrari, beaucoup vont passer entre ses mains, après une seconde 208, quelques 308 GT4, Roger Imboden va avoir des BB, puis une 288 GTO et bien d'autres modèles extraordinaires encore... Certaines sont neuves, d'autres sont des voitures accidentées qu'il restaure. Que ce soit pour lui, ou pour ses clients, le Touring Garage Imboden a vu passer plus de 830 Ferrari depuis les années 80!

Alors que nous musardons dans le showroom, Roger nous interpelle. « *Vous êtes allés voir à l'étage?* » Parce qu'à l'étage il y a son autre grande collection, celles d'objets Ferrari. Dans trois pièces aux faux airs de boutique officielle du constructeur, ce sont plusieurs milliers d'objets qui sont soigneusement rangés, et ça donne le tournis!

Il y a les modèles réduits d'abord: « *Je les collectionne depuis mon enfance* », explique Roger, qui était membre du Ferrari Model Club bien avant d'avoir son permis de conduire. « *Quand j'étais petit je jouais déjà avec ces modèles réduits, et je les ai tous gardés. Je dois en avoir entre 2000 et 3000 aujourd'hui. C'est ma maladie!* » – ça aussi!

Ceux qu'il recherche le plus activement ce sont ces modèles réduits au 1/43^e que Ferrari propose à l'achat d'une nouvelle (vraie) voiture: « *Ce sont des modèles uniques, avec les mêmes couleurs que la voiture réelle, avec le numéro de châssis indiqué dessus. Je passe beaucoup de temps sur eBay pour les trouver. C'est comme une chasse, il faut être constamment à l'affût. Et une collection comme celle-ci n'est jamais finie.* »

Il poursuit « *Il y a aussi toutes les voitures que j'ai possédées. Je me fais faire des modèles spécialement pour moi.* » Il y a même, sur un présentoir officiel Ferrari, une reproduction fidèle au 1/43^e du garage où nous nous trouvons actuellement, showroom compris...

Puis, il y a les deux pièces de la bibliothèque où n'importe quel *ferraristi* pourrait passer des jours entiers à feuilleter les milliers d'ouvrages réunis: il y a là la plupart de la littérature Ferrari, mais pas que: « *Des livres, des brochures, des prospectus, des manuels, des carnets d'entretiens de toutes les voitures, dans toutes les langues! Il y en a plusieurs milliers, c'est 50 ans de collection! Le grand problème c'est que ça non plus, ça ne s'arrête jamais, avec tous les nouveaux modèles qui sortent... Et maintenant les manuels sont édités dans 17 langues différentes.* »

Un peu obsessionnel? Peut-être, mais Roger Imboden y voit aussi les aspects pratiques: « *Cela permet de compléter une voiture à qui il manque des documents...* » Il poursuit: « *Tout ce que je fais ici, au garage, je le fais avec passion. Bien sûr, je suis content quand nous gagnons de l'argent, mais le plus important c'est d'y prendre du plaisir.* »

Et lui qui a hérité de sa passion de son père, veille à la transmission de celle-ci: « *Il y a peu de jeunes qui travaillent pour la marque. Mon fils, Rinaldo a travaillé avec nous et maintenant il est chez Zenith [l'agent Ferrari de Sion]. Il y apprend l'entretien des voitures et j'espère qu'après il reprendra notre garage. Moi je connais bien les voitures anciennes, mais pas les jeunes: eux, ils maîtrisent les voitures modernes pleines d'électronique que je ne comprends pas! C'est générationnel...* » La relève semble bien assurée, espérons que l'aventure du Touring Garage Imboden se poursuive longtemps. 📍

Un grand merci à Cyrille Jaquinot qui nous a aidés à la réalisation de ce reportage. Son livre *Touring Garage Imboden AG* est disponible sur son site internet, cavallinomarket.com



À gauche, ci-dessus et ci-contre Roger et Kamil Imboden avec la Ferrari 330 GT 2+2 achetée en 1971 qui a tout initié. Derrière le modèle réduit de la voiture, une photo de Sergio Pininfarina signant la 330. Une infime partie de la collection de modèles réduits.





« Je l'ai restaurée moi-même »

Gilles a réalisé son rêve d'une Dino avec cette 308 GT4 sortie de grange, qu'il a restaurée chez lui. Après sept ans de travail, la voici sur la route.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER

Une histoire d'amour pour une auto, cela remonte souvent à ses jeunes années. Pour Gilles, il s'agissait de la photo d'une Dino 246GT, posée sur son bureau d'étudiant, motivation pour mieux travailler à l'école avec la promesse d'en avoir une, un jour. Mais des rêves de jeunesse à la réalité, il y a parfois un gouffre : « *Les années ont passé et les prix se sont envolés, nous raconte Gilles. J'ai bien travaillé, mais, maintenant il me faudrait trois vies pour en acheter une ! Et puis, quand j'ai voulu une ancienne, je me suis rappelé qu'il y a eu d'autres Dino et j'ai commencé par m'acheter une 208 GT4 dont j'ai refait le moteur.* »

C'est la quête « *d'un moteur d'avance* » qui l'a mis sur la piste de cette 308 GT4, trouvée dans une grange et dans un bien triste état. « *Je l'avais repéré en annonces deux ans plus tôt, mais cette fois, le prix était beaucoup plus bas : elle était sortie de route, son conducteur avait détruit son embrayage et quelqu'un avait tenté de la réparer, sans suite, et elle était restée à l'abandon depuis.* »

Gilles nous montre les photos de la pauvre Dino telle qu'elle se présentait alors, en 2010. Bicolore rouge et noire et elle était dans un état de délabrement qui en aurait fait

fuir plus d'un. Mais pas lui : « *J'ai vu l'annonce un samedi et le dimanche je suis allé la chercher. À l'origine, je cherchais juste un moteur de rechange et revendre le reste, en espérant ainsi faire une opération blanche. Mais arrivé chez moi, je l'ai trouvée pas mal...* » Et de fil en aiguille, c'est la 208 qui est partie et la 308 qui est restée.

Le chantier n'a pas fait peur à Gilles : depuis qu'il est enfant, il restaure des voitures avec son père.

« *J'ai commencé à 7 ans avec une Simca 8, et maintenant c'est mon fils, Côme, âgé de 15 ans, qui m'aide. Il a déjà sa propre Jeep Willys.* »

Il poursuit : « *J'ai sorti le moteur en 2015, les carburateurs étaient morts, mais heureusement les papillons étaient restés fermés et les saletés de la grange ne sont pas rentrées dans le bloc. L'intérieur était nickel. Je l'ai entièrement démonté chez moi et restauré petit à petit.* »

Pour la carrosserie, Gilles est allé jusqu'au sablage et la découpe des tôles rouillées, avant de la confier à un professionnel qui lui a redonné sa couleur *Nocciola* métallisée.

« *Je voulais la refaire en rouge et noir, mais lors d'un voyage professionnel en Italie, j'ai visité de façon fortuite l'usine de Maranello et j'ai découvert*

À gauche et ci-dessous

Entièrement restaurée par ses soins, la 308 GT4 de Gilles affiche sa superbe teinte *Nocciola* métallisée d'origine. Seules la peinture et la sellerie ont été sous-traitées à l'extérieur.





« LES VIBRATIONS ET LE BRUIT QUAND ON MONTE JUSQU'À 5000 - 7000 TR/MIN, SONT ASSEZ INCROYABLES »

dans les archives que le Nociolla était sa couleur d'origine, une teinte rare sur ce modèle. »

Un détail par contre, n'est pas d'origine, mais il fait la fierté de Gilles: « *Je voulais apposer des Scudetto sur les ailes avant, mais pas des simples autocollants: ils devaient être intégrés à la carrosserie. Il m'a fallu créer un support spécifique qui suit la courbure de la tôle.* » Cela tombe bien, Gilles travaille dans la conception additive et réalise la pièce en impression 3D de métal. « *J'aime bien l'idée d'avoir apporté cette technologie ultramoderne à une voiture vieille de 50 ans.* » Après sept ans de travail et de nombreuses péripéties, la Dino est enfin achevée en mars 2022. Alors, comment appréhende-t-on le fait de conduire une voiture sur laquelle on a passé tant de temps? « *Quand je freine, je sais que ça va marcher, témoigne Gilles, mais par contre, je sais combien de temps va prendre à réparer le moindre problème! Surtout la carrosserie: quand je me gare, j'essaie de ne pas me mettre trop près d'une autre voiture...* » Lui qui a possédé les deux modèles, quel regard porte-t-il sur les 208 et 308 GT4? « *La 208 s'intègre très bien dans le trafic moderne, mais la 308, il suffit de donner un coup de gaz en 3^e et ça part fort! Bien sûr, c'est une grand-mère aujourd'hui, mais les vibrations et le bruit qu'elle fait quand on monte jusqu'à 5000 - 7000 tr/min, c'est assez incroyable! J'en profite à chaque fois que j'en ai l'occasion.* » Quel conseil donnerait-il à celui qui voudrait acheter une 308 GT4? « *Il faut avoir envie d'y passer du temps. Si vous pouvez faire des choses vous-mêmes, il n'y a pas besoin de moyens pharaoniques, mais attention, c'est une italienne des années 70, et il faut être attentif à la corrosion. Le moteur, lui, n'est pas si compliqué que ça, et comme la distribution est d'un côté et l'embrayage de l'autre, on peut travailler dessus sans avoir à sortir le V8.* » Bien sûr, Gilles assure lui-même l'entretien de sa voiture, avec l'aide de son fils. Et parfois, il a quelques

Ci-dessus

La 308 GT4 de Gilles telle qu'elle se présentait en 2010 lorsqu'il l'a achetée, à l'abandon dans une grange entre les bottes de paille: que de chemin parcouru!

drôles de surprises: « *Récemment, j'ai vu de la fumée sortir du capot moteur. J'ai tout refait, mais j'avais laissé la vieille tresse de batterie: c'est un câble gros comme le pouce dont les brins*

commençaient à se détacher, ce qui provoquait des micro-arcs électriques. J'ai donc refabriqué le câble et l'ai entouré d'une gaine thermorétractable. Peu de temps après, la voiture s'est remise à fumer, mais cette fois elle s'est arrêtée net: nous avons mal remis en place la tôle pare-feu qui, avec les vibrations, a frotté contre la gaine qui a cédé, et a fini par faire court-circuit avec le câble... C'est le plot de masse de la batterie qui a fait fusible: il a fondu net! »

Sans surprises, il cite l'électricité comme un point sensible à surveiller sur les 308 GT4: « *Surtout la boîte à fusibles, qui est très mal conçue. J'ai passé un temps infernal à la faire bien fonctionner. Il faut également bien penser à nettoyer tous les connecteurs électriques et tous les vérifier.* »

Parmi les autres points faibles de la voiture, Gilles évoque le système à câbles des vitres de portes, très difficiles à régler.

Avec une restauration achevée il y a un peu moins d'un an, Gilles confesse avoir encore assez peu utilisé la voiture: « *Je roule un peu avec les amis, je suis allé au Mans Classic avec, mais je n'ai pas encore eu l'occasion de faire de rallyes. Mon grand plaisir, c'est avant tout la restauration.* »

Quelle est alors la suite de sa vie avec cette voiture? « *En sept ans, ils y a eu beaucoup de moments de découragement, mais je ne regrette rien. En sept ans, on s'attache aussi. Je vais la garder pour mon fils qui m'a rejoint sur sa restauration et qui est bien mordu. Si la vie le permet, c'est lui qui l'utilisera ensuite.* » L'histoire de la voiture est belle, et sa transmission tient à cœur à Gilles: « *C'est une vraie sortie de grange, une voiture que j'ai sauvée. Quand les gens voient l'état dans lequel elle était à l'origine, ils ne croient pas que c'est nous qui avons réussi à faire tout cela.* » **1**





348TB

C'est la berlinette qui devait faire entrer Ferrari dans la modernité, mais elle a surtout connu la controverse. Qu'en penser, trois décennies plus tard ?

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





En septembre 1989, Ferrari dévoilait au salon de Francfort les 348 tb et ts qui remplaçaient les 328 GTB et GTS (tb pour le coupé, et ts pour la découvrable à toit targa). Cette toute nouvelle génération de la berlinette Ferrari à V8 central devait faire entrer la marque dans une nouvelle ère, mais tout ne se passa pas exactement comme prévu.

On a coutume à dire que c'était la première voiture sortie depuis le décès d'Enzo Ferrari. C'est vrai, mais sa conception a bien commencé de son vivant : les premières esquisses de la voiture, réalisées chez Pininfarina, ont été tracées en 1978 et régulièrement mises à jour pour être cohérentes avec la gamme du constructeur jusqu'au dessin final, fortement influencé par la 512 TR (alors en gestation), avec ses ailettes latérales et arrière.

L'immense nouveauté apportée par la 348 se trouvait sous la carrosserie : c'était la première Ferrari à adopter une structure semi-monocoque moderne, abandonnant l'ancien châssis-cadre tubulaire en acier habillé d'une carrosserie simple-

ment posée dessus. Sur la 348, la structure était en acier embouti, les panneaux de carrosserie étant vissés dessus. Le moteur était installé sur un berceau tubulaire séparé, boulonné à la structure, permettant une dépose simplifiée de la mécanique lors des interventions.

Ce moteur, le V8 Tipo F129 D (puis G) était une évolution de celui de la 328 (et donc des 308 GT4 et GTB) porté à 3,4 l avec une augmentation de l'alésage et de la course (85 x 77 mm). Le taux de compression passait de 9,8 : 1 à 10,4 : 1 et une gestion moteur Bosch Motronic 2.5 remplaçait l'antique K-Jetronic. Sa puissance atteignait ainsi 300 ch à 7200 tr/min, contre 270 ch sur la 328. Surtout, le V8 était désormais monté longitudinalement (et non plus transversalement), avec une boîte à 5 rapports transversale, une architecture en « T » reprise sur la Mondial T et qui a donné leurs noms aux 348 tb et ts.

Comme sur la Testarossa, les radiateurs ont été déplacés à l'arrière, sur le côté de la voiture, avec les mêmes conséquences que sur cette dernière : un sérieux élargissement et la présence de grandes prises d'air latérales.

C'EST LA PREMIÈRE FERRARI À ADOPTER UNE STRUCTURE SEMI-MONOCOQUE MODERNE

La voiture a connu de nombreuses évolutions tout au fil de sa vie, les plus notables étant le passage au système de gestion Motronic 2.7 et la généralisation des catalyseurs en 1990, l'installation d'un démarreur Nippon Denso et d'un embrayage monodisque (au lieu de bidisque) en 1991 et le passage de la batterie à l'avant en 1992.

Si la voiture fut initialement très bien reçue, des critiques furent rapidement émises sur son caractère trop pointu à la limite, voire dangereux dans certains cas. Mais le principal problème pour Ferrari à l'époque était la montée en puissance de constructeurs désormais capables de proposer des voitures à même de rivaliser avec les bolides de Maranello, à l'image des versions les plus performantes de la Porsche 911, et surtout de la très réussie Honda NSX. La 348 donnait peut-être plus d'émotions que ces deux voitures, mais les chronos n'étaient pas en sa faveur dans les essais comparatifs et surtout, la qualité d'assemblage de l'italienne était pointée du doigt.

Luca di Montezemolo, Président de Ferrari de 1991 à 2014, est connu pour avoir déclaré que la 348 était « Clairement le plus mauvais produit développé par Ferrari depuis longtemps ».



L'ingénieur Nicola Materazzi, le père de la F40, affirmait de façon incendiaire, dans une interview qu'il nous avait accordé en 2019 que « La 348 était une voiture horrible [...] les châssis étaient tellement fragiles et se tordaient si facilement, et la qualité globale était si mauvaise que nos clients nous quittaient pour aller voir ailleurs, et pour continuer à faire tourner l'usine, nous avons dû augmenter la production de la F40. [...] Tel était le résultat de la gestion de la marque par Fiat. »

En 1993, Ferrari réagissait en proposant une profonde révision de la voiture : les 348 GTB et GTS. Elles étaient complétées par la 348 Spider, premier vrai cabriolet de la gamme des berlinettes à V8 central. Profitant de l'expérience acquise avec la 348 Challenge qui a inauguré en 1993 le championnat monotype Ferrari Challenge, le constructeur a rigidifié la voiture et amélioré sa tenue de route en redessinant le berceau moteur et les points d'attache de la suspension arrière, et en modifiant leur géométrie ainsi que le taux de compression de leurs ressorts. Bien évidemment, la version Spider disposait de renforts plus conséquents que les GTB et GTS.

Ci-dessus, de haut en bas

Le moteur est une évolution de celui de la 328, mais il est désormais longitudinal avec une boîte transversale. La 328tb est donnée pour plus de 275 km/h en pointe. Le style de la voiture s'inspire de celui de la 512 TR.



OUBLIEZ LES CRITIQUES: C'EST AUJOURD'HUI UNE VOITURE DE COLLECTION À CONDUIRE COMME TELLE

Le moteur Tipo F129 H évoluait également avec un taux de compression porté à 10,8: 1, une nouvelle boîte à air et une distribution optimisée, pour culminer à 320 ch, alors que la transmission utilisait un 5^e rapport plus long. Esthétiquement ces voitures se distinguaient par leurs bas de caisse couleur carrosserie (ils étaient noirs sur les tb et ts, mais beaucoup ont été repeints ensuite).

La production s'est poursuivie jusqu'en 1995 avec le remplacement des 348 par les F355, une évolution très profonde de la voiture. Il y a eu un total de 2 894 tb, 4 228 ts, 222 GTB, 218 GTS et 1 146 Spider assemblés.

En plus des Challenge, qui étaient un kit monté par les agents (disponible sur toutes les voitures à l'exception des Spider), quelques versions spéciales des 348 ont existé.

La première fut la tb Zagato Elaborazione dévoilée en 1991 par le carrossier italien. Sa carrosserie et son intérieur ont été entièrement redessinés façon tuning, avec l'ajout d'un pavillon à double bossage typique de Zagato. 22 exemplaires étaient prévus mais seule une dizaine aurait été réalisée.

Il y a eu ensuite les tb/ts Série Spéciale proposées aux États-Unis en 1993 à 100 exemplaires pour tenter de booster les ventes de la voiture, avec un spoiler avant plus profond, des voies arrière élargies, des feux arrière sans grille, des sièges sport en Kevlar, et une puissance accrue de 10 ch. Quatre voitures supplémentaires ont été réalisées pour l'importateur britannique et 15 autres exemplaires ont ensuite été proposés aux USA sur base de GTB et GTS.

La 348 GTB a été déclinée en 348 GT Competizione, une version spéciale inspirée par la compétition limitée à 50 exemplaires, ancêtre des Speciale, Stradale et autres évolutions ultimes des berlinettes V8. Un échappement libéré, une boîte course, des freins de F40 Evoluzione sans ABS et un embrayage course faisaient partie de la dotation, et un profond allègement faisait passer son poids de 1 370 à 1 180 kg). Enfin, il y a eu aux USA cinq exemplaires de 348 Challenge Edition destinées à la route.

On l'a vu, la 348 a connu son lot de critiques, mais quel regard porter sur cette auto 30 ans plus tard ? « *Oui, il y a eu des problèmes de tenue de route et les mauvais souvenirs*



Ci-dessus
L'habitabilité de l'intérieur progresse, mais de nombreux périphériques comme la climatisation et les vitres électriques peuvent poser problème.

restent », confirme Gonzague Ruchaud, d'Eleven Cars, « mais les 348 sont devenues aujourd'hui des voitures de collection, et on ne les conduit plus comme à l'époque, alors le côté dangereux n'a plus à être considéré. »

Le V8 Dino est un moteur considéré comme fiable, qui peut prendre beaucoup de kilomètres à condition que l'entretien ait été scrupuleusement respecté. Il a tout de même connu quelques problèmes sur les 348. « Il faut surveiller en priorité la chaîne d'entraînement de la pompe à huile et celle qui entraîne la cascade de distribution » indique Philippe Gardette d'Auvergne Moteurs. Les premières voitures, avant 1991, ont eu des problèmes avec le tendeur d'arbre à cames : « La distribution peut se décaler, la chaîne de pompe à huile lâcher, avec des gros soucis à la clé. »

Il y a eu de nombreuses campagnes de rappel, et l'important est de vérifier que la voiture a bien été modifiée en communiquant son numéro de châssis à un agent de la marque. « Sur les premières voitures, il faut aussi vérifier que les roulements de distribution ont été remplacés. » Il

poursuit : « L'état des catalyseurs est important à surveiller car ils peuvent être difficiles à trouver, et n'oubliez pas que si vous voulez obtenir une certification, il faut un système d'échappement d'origine. »

Côté transmission, l'embrayage est un point faible : « Jusqu'en 1991, il y a un problème avec la porte butée. Cela a été modifié ensuite, mais il n'y a pas eu de campagne de rappel. » La boîte peut souffrir si la voiture a été maltraitée : à l'essai, vérifiez que celle-ci n'est pas bruyante, ce qui indique des pignons usés, très coûteux à remplacer. « Les écrous de boîte ont tendance à se desserrer, c'est à vérifier à chaque grosse révision. » Ferrari préconise un changement de courroies tous les trois ans, mais certains spécialistes poussent cet intervalle à cinq ans, à condition de bien remplacer les pompes à eau.


Rien à signaler de particulier côté corrosion (vérifiez le bas de caisse, portières et le pourtour des ailes), mais dans l'habitacle la 348 souffre de l'habituel problème des plastiques collants. N'importe quel spécialiste Ferrari pourra traiter durablement le problème. Vous pouvez aussi démonter chaque

élément et le nettoyer soigneusement à la lessive : cela fonctionne très bien, mais ça ne durera pas éternellement, et il y a un risque d'effacer les pictogrammes en frottant trop fort...

Enfin, la climatisation peut souvent se montrer capricieuse. Généralement, ce sont les soudures des connectiques qui lâchent : un spécialiste de l'électronique saura facilement corriger cela. Tant mieux, car la pièce ne se trouve plus.

« Les problèmes sont surtout liés aux périphériques, constate Gonzague Ruchaud, mais je n'ai connu aucun souci sur les différentes 348 que j'ai vendues, même sur une voiture d'origine américaine qui totalisait près de 120 000 km. Il ne faut pas avoir peur des gros kilométrages sur les Ferrari, l'important c'est qu'une voiture ait été très bien entretenue : mieux

vaut ça qu'un exemplaire de 15 000 km mal suivi, qui pourra vous demander 25 000 euros à remettre en route. Ceux qui choisissent ces voitures pour rouler ont bien raison : ces moteurs peuvent tenir très longtemps s'ils sont bien suivis. Surtout, gardez en tête que ces voitures ne valaient pas beaucoup à une époque et que l'entretien a pu être négligé : un carnet à jour ne suffit pas, il faut un gros dossier de factures. »

Question prix, les 348 tb évoluent aujourd'hui entre 50 000 et 70 000 euros, les ts entre 60 000 et 80 000 euros, les GTB entre 80 000 et 100 000 euros et les GTS et Spider entre 90 000 et 110 000 euros. Des valeurs que Gonzague tempère : « Les 348 peuvent se vendre très facilement, mais à condition d'être très bien placés en prix. ». À bon entendre ! 

348tb

MOTEUR V8, 3405 cm³, 2 x 2 ACT, 32 soupapes, injection électronique Bosch Motronic **PUISSANCE** 300 ch à 7200 tr/min **COUPLE** 324 Nm à 4200 tr/min **TRANSMISSION** manuelle à 5 rapports, propulsion, DGL **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres anti-roulis **FREINS** disques ventilés, Av 300 mm, Ar 305 mm, ABS **JANTES** Av 7 x 17", Ar 8 x 17" **PNEUS** Av 215/50 ZR17, Ar 255/45 ZR17 **POIDS** 1393 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 4,64 kg/ch (à sec) **VITESSE MAXI** > 275 km/h (annoncée) **0 À 100 KM/H** 5"6 (annoncé) **PRODUCTION** (toutes versions confondues) 1989-1995, 8 708 exemplaires **COTE ACTUELLE** 50 000 - 80 000 euros



Ce que la presse en disait à l'époque

Les Ferrari, étant des Ferrari, génèrent toujours une liste de détails inexcusables. La 348, en fait, est meilleure que la plupart, mais la liste reste longue. [...] Enfin, il y a la tenue de route inexcusable. Cette voiture donne l'impression d'avoir quatre roues directrices, mais avec des roues arrière dirigées dans la mauvaise direction. Au-dessus de 110 km/h sur des pistes noires sinueuses et ondulées, l'arrière devient nerveux. Il veut s'écarter lorsque vous prenez la corde. Au-dessus de 160 km/h sur une telle route (particulièrement par vent de travers) la voiture est difficile à maintenir sur une seule voie. L'instabilité

est telle que la mesure de la vitesse maximale, un test que notre département technique n'a manqué qu'une seule fois au cours de nos 1025 derniers essais de voitures, a été difficile à réaliser pendant plusieurs jours. Puis le vent est tombé et le rituel a été accompli. Les premiers mots de notre essayeur à son retour : « C'est une voiture terrible à conduire rapidement ». Il faut aussi dire que, même si la Ferrari est arrivée en tête du classement avec 0,90 G d'accélération latérale, elle est si peu maniable à sa limite que nous ne la pousserions jamais aussi fort sur la route. *Car & Driver*, juin 1990



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



2023 en trombe

EN 2022, LE MARCHÉ MENA TAMBOURS BATTANT LA TRANSMISSION DE PLUSIEURS CENTAINES DE MILLIONS D'EUROS DE VALEURS. APRÈS UNE PLUIE DE RECORDS IL Y A FORT À PARIER QUE 2023 CONTINUERA SUR CETTE LANCÉE. LA MOROSITÉ ÉCONOMIQUE POURRAIT-ELLE VENIR JOUER LES TROUBLE-FÊTE ? RÉPONSE DÉBUT FÉVRIER À RÉTROMOBILE !

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL | PHOTOS PATRICK ERNZEN (RM SOTHEBY'S), GOODING & COMPANY



Il ne fait pas l'ombre d'un doute que le rythme mené par les principaux acteurs du marché sera tout aussi soutenu l'année prochaine. Le marché est bon, les transactions n'ont jamais été aussi nombreuses et les valeurs n'ont cessé d'augmenter d'un côté comme de l'autre de l'Atlantique. Dynamique donc, le marché s'est aussi émancipé grâce à une clientèle plus jeune et plus connectés mais il conserve ses vieilles habitudes faisant des salons et des grands événements des « Must » du calendrier. Oui, la tendance est bien à la hausse et avec un bilan 2022 ultra positif tout laisse à penser que 2023 sera une année de confirmation... À moins

qu'elle soit l'année de trop. Décryptage et analyse pour essayer de mieux comprendre ce qui se passe du côté de Maranello.

Intéressons-nous au classement des 10 plus importantes ventes de l'année mais juste avant, refaisons le point sur l'année 2021 afin de mettre en avant les dernières tendances. L'année dernière, la première Ferrari du classement arrivait à la 2ème place avec une Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione vendue à Pebble Beach chez Gooding pour 10.8 millions de dollars. La deuxième Ferrari du classement était une Ferrari 268 SP adjugée 7 700 000 \$ juste devant l'une des 275 GTB/C les plus



Page de gauche

La F2003 ex Schumacher (page de gauche) est de très loin la F1 la plus jamais vendue aux enchères, frisant les 15 millions d'euros.

Cette page (de haut en bas)

La F50 voit sa côte grimper comme toutes les super et hypercars de Maranello.

La 410 Sport Spider par Scaglietti adjudgée 22 millions d'euros cet été à Monterey conserve la tête du classement des ventes Ferrari 2022.

exceptionnelles de l'histoire avec un solide palmarès aux 24 Heures du Mans et une authenticité indiscutable. La première Ferrari de l'ère moderne à apparaître timidement à la 23e place était alors d'une F50 vendue 3,9 millions de dollars à Monterey chez RM Sotheby's. Sur la même tendance que l'année passée, c'est encore la période 50-70 qui remporte les plus hautes enchères avec un classement essentiellement constitué de Ferrari historiques avec de solides palmarès en compétition. La palme revient à « 0598 CM », une Ferrari 410 Sport Spider par Scaglietti conduite à la victoire à maintes reprises par les plus grands pilotes en son temps. Mais elles ne sont que 3 dans le top dix avec face à elles une recrudescence de voitures d'avant-guerre que le marché n'avait pas vu aussi en verve depuis les années 2010. Si cela peut s'expliquer par le grand nombre de collections dispersées cet été, j'avoue qu'un certain scepticisme planait quant à la capacité du marché à absorber autant de voitures de cette période si rapidement. Il l'a fait, preuve de son appétit, jamais assez rassasié en période de crise. Du côté de Maranello, il en est de même et au final, je souligne que la tendance qui s'est dessinée en début d'année n'a cessé de

s'intensifier mais que la folie des super et hypercars n'est pas encore parvenue à détrôner les voitures de course des années 50/60 ayant défendu les couleurs du Cavalino Rampante au-delà des frontières. Dans la même veine, la percée des F1 cette année est tout simplement bluffante. Comment expliquer cette nouvelle tendance sur le marché quand il fallait remonter à 2017 ou 2019 pour voir une F1 revêtue de rouge franchir la ligne des 6 000 000 \$. L'année 2022 fut exceptionnelle pour les chevaux de la Scuderia avec trois records consécutifs dont celui de la Ferrari F2003 GA avec laquelle Michael Schumacher empochera son 6e titre de champion du monde en 2003 et pas moins de 5 victoires consécutives à son volant... Elle atteint la troisième plus haute enchère de l'année et réalise près du double de son estimation à 14,6 millions de francs suisses (14,8 millions d'euros) ! Dans les charts 2022, avec trois voitures dans le top ten, Maranello est en bonne place mais se retrouve une nouvelle fois dépassé par celle que certains considèrent comme la GTO germanique, la Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé de 1955. Excusez-moi de faire ce rapprochement que certains me feront payer cher, mais la comparaison est trop facile

et les similitudes évidentes. Autre comparaison cette fois-ci plus logique, la Ferrari F50 vendue 3,9 millions de dollars en 2021 était un record qui la hissait à la 10e place des Ferrari les plus chères de l'année. En 2022, elle atteint les 5,3 millions. à la 13e place des Ferrari de l'année. De quoi relativiser sur la spéculation autour de ces modèles et sur leur potentiel... L'actualité de cette fin d'année était une nouvelle fois riche avec des ventes attendues en Europe et aux USA. RM Sotheby's à Miami ou à Munich n'atteindront pas les mêmes objectifs et l'on constatera aisément que le marché américain est plus actif. La question est de savoir si ces mêmes acheteurs s'intéresseront aux prochaines ventes européennes début 2023... **I**

La folie des super et hypercars n'est pas encore parvenue à détrôner les voitures de course des années 50/60



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



Les résultats des enchères

APRÈS LA FOLIE DE MONTEREY, LE MARCHÉ DES FERRARI SE PORTE TOUJOURS TRÈS BIEN, MÊME SI LES HYPERCARS ONT CONNU UN COUP D'ARRÊT À L'EXPLOSION DE LEURS COTES. VOICI NOTRE SÉLECTION, PAS FORCÉMENT OBJECTIVE, DES PLUS BELLES VENTES DES MOIS DE SEPTEMBRE, OCTOBRE ET NOVEMBRE 2022

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

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

250 GT SWB BERL. COMP. 1960



7762500 € / 9 005 500 €
G&C, 3 septembre, Londres (GB)
C'est la première SWB Competizione à se vendre aux enchères depuis 2016, après deux exemplaires qui n'ont pas atteint leur estimation, et celui-ci dépasse de 10 % son estimation haute (bel historique avec une 6^e place aux 24h du Mans 1960, mais moteur plus d'origine). On reste loin du dernier prix enregistré à 11,9 millions d'euros.

LAFERRARI 2014



1973750 € / 2 250 000 €
RM S, 5 novembre, Londres (GB)
Longtemps très stable, le marché des LaFerrari fait le yoyo depuis 2019, et ce résultat est l'un des plus bas jamais obtenu pour le modèle aux enchères. Il a certes beaucoup plus roulé que la moyenne (40 000 km), mais cela n'explique pas tout.

212 BARCHETTA 1952



792000 \$ / 817000 €
RM S, 24 septembre, Marshall (USA)
Une 212 à moitié prix ? C'est que non seulement elle n'a depuis longtemps plus sa mécanique d'origine, mais elle a aussi été recarrossée en Barchetta en 2001. À ce tarif, ça reste une Ferrari adorable: elle a d'ailleurs dépassé son estimation.

250 GT CABRIOLET SÉRIE 2 1961



1 092 500 €
Bo, 9 octobre, Knokke-Heist (B)
La 250 GT Cabriolet Série 2 n'en finit pas de dégringoler: c'est le plus faible résultat enregistré par le modèle depuis 2013 (dépassant tout juste son estimation basse), malgré un léger frémissement à la hausse en 2022. Pas de quoi être optimiste.

365 GTB/4 1974



870 160 €
Ar, 16 octobre, Paris (F)

Comme pour beaucoup de Ferrari, la Daytona a connu une chute de ses valeurs de 2015 à 2020, avant de reprendre progressivement à la hausse. Cet exemplaire français à la rarissime combinaison *Verde medito metallizzato* / intérieur *Testa di morro* réalise le meilleur résultat du modèle depuis 2019

F2003-GA 2003



14 630 000 CHF / 13 819 500 €
RM S, 9 novembre, Genève (CH)

Véritable coup de folie pour cette Formule 1 pilotée par Michael Schumacher, qui s'est vendue le double des précédentes monoplaces comparables (7,5 millions de dollars pour une F2001 en 2017 et 6,6 millions de dollars pour une F2002 en 2019). Il s'agit ici du châssis avec lequel le pilote a remporté le sixième de ses sept titres.

599 GTO 2017



860 000 €
RM S, 26 novembre, Munich (D)
Après 6 ans de stabilité à environ 500 000 €, la cote des 599 GTO a pris en 2022 un soudain virage à la hausse. Ce résultat n'est pas un record (il a été réalisé cet été à Monterey, à 937 000 €), mais il est très solide pour une vente européenne.

DINO 246 GTS 1974



632500 \$ / 652600 €
RM S, 24 septembre, Marshall (USA)
Après un record du monde battu cet été à Monterey (802 500 \$), c'est le deuxième meilleur résultat jamais réalisé par une 246 GTS, confirmant la très bonne santé du modèle. Il s'agit bien évidemment d'une très recherchée spécification « Chairs & Flares ».

512TR 1993



312 400 \$ / 307 900 €
Me, 10 septembre, Dallas (USA)
Qu'avait de spécial cet exemplaire, hormis le fait d'être l'un des seulement 408 en specs américaines ? Il arrive juste au bon moment, au bon endroit, alors que les prix des différentes Testarossa explosent aux USA, avec un nouveau record du monde à la clé.

F40 1991



2 311 250 €
RM S, 26 novembre,
Munich (D)

Le marché des F40 a explosé en 2021 jusqu'à s'emballer cet été avec deux exemplaires dépassant les 3 millions d'euros. Cet exemplaire très bien entretenu et raisonnablement kilométré (9400 km) en est bien loin. Cela reste un très bon résultat qui reflète sans doute plus correctement la valeur actuelle de la F40.

F12TDF 2017



1 208 750 €
RM S, 26 novembre, Munich (D)
Très actif lorsque le modèle était en production, le marché des F12tdf s'est éteint avec l'arrêt de celle-ci. Il n'y a jamais plus de 2 ou 3 exemplaires proposés par an, et celui-ci réalise le meilleur résultat depuis, et de loin.

599 GTZ NIBBIO 2008



815 000 CHF / 827 000 €
RM S, 9 novembre, Genève (CH)
Seules neuf 599 GTB ont été recarrossées par Zagato sous la forme quelque peu extravagante de la 599 GTZ Nibbio, au tarif de 750 000 €. Cet exemplaire affichant 32 081 km est le seul à s'être vendu aux enchères à un prix connu.

F355 SPIDER 1999



209 000 \$ / 215 600 €
RM S, 24 septembre, Marshall (USA)
Les F355 s'agitent outre-Atlantique, et cette « Série Fiorano » (100 exemplaires), à boîte F1 et très bien spécifiée, réalise le deuxième meilleur résultat d'une F355 Spider, après un record du monde battu en début d'année à 224 000 \$.

TESTAROSSA SPIDER PININ. 1990



1 467 500 € / 1 673 000 €
RM S, 5 novembre,
Londres (GB)

Une licorne: une rarissime Testarossa Spider, assemblée par Pininfarina au compte-goutte pour quelques clients (en plus des 7 réalisées pour le Sultan de Brunei), avec seulement 413 km au compteur. Elle s'est vendue 400 000 € de plus que l'exemplaire unique (et historique) de Gianni Agnelli: un record!

360 MODENA CHALLENGE 2000



60 792 €
Ar, 16 octobre, Paris (F)
Qui a dit que faire de la piste en Ferrari est hors de prix? Les 360 Modena Challenge, qui ne peuvent être immatriculées pour la route, ne dépassent pas les 100 000 €. Celle-ci, révisée en 2019 et non utilisée depuis, représentait une très bonne affaire.

275 GTS 1964



1 350 000 £ / 1 566 000 €
G&C, 3 septembre,
Londres (GB)

Le marché des 275 GTS est au beau fixe: les valeurs ont atteint un niveau légèrement au-dessus du pic de 2014, et avec six exemplaires proposés à la vente en 2022 (dont cinq vendus), l'offre est plus riche que jamais. Cet exemplaire à rafraîchir, d'origine espagnole en profite: il s'est vendu 100 000 £ au-dessus de son estimation.

599 SA APERTA 2011



1 085 000 £ / 1 237 000 €
RM S, 5 novembre,
Londres (GB)

Avec seulement 80 exemplaires assemblés, la 599 SA Aperta fait partie des derniers grands collectibles de la marque, hors projets spéciaux. De façon intéressante, la cote de cette voiture ne varie quasiment pas (hormis un léger fléchissement en 2018-2019), autour de 1,2 million d'euros. Un placement de bon père de famille.

F512 M 1996



363 560 €
Ar, 16 octobre, Paris (F)
Les très rares modèles américains (75 exemplaires) ont explosé en 2022 avec des prix au-delà des 700 000 €. Les exemplaires européens sont plus communs, mais leur marché est également à la hausse et Artcurial réalise ici un excellent résultat.

ENZO 2003



1 917 500 £ / 2 186 000 €
RM S, 5 novembre,
Londres (GB)

Assiste-t-on à un dégonflement d'une bulle des hypercars Ferrari, ou à une simple correction des prix? Cette Enzo réalise le résultat le plus faible depuis 2020, mais son kilométrage important (71 937 km) peut en être la raison. Attendons les ventes américaines de début 2023 pour analyser la tendance.

348 TS 1990



126 500 \$ / 130 500 €
RM S, 24 septembre, Marshall (USA)
Très beau résultat pour cette 348 ts Rossa Corsa immaculée affichant 14 000 km au compteur, à l'entretien impeccable et conservée au sein d'une collection importante. Un exemplaire à part, mais la cote du modèle est bien à la hausse.

Les ventes à venir

LE DÉBUT DE L'ANNÉE EST MARQUÉ PAR LES VENTES DE LA SEMAINE PARISIENNE DE RÉTROMOBILE: VOICI LES FERRARI QUI NOUS ONT TAPÉ DANS L'ŒIL

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

4 au 15 janvier

Mecum, Kissimmee, USA

26 janvier

RM Sotheby's, Phoenix, USA

26 janvier

Bonhams, Scottsdale, USA

1^{er} février

RM Sotheby's, Paris

1^{er} au 2 février

Bonhams, Paris

3 février

Artcurial, Paris

2 mars

Bonhams, Amelia Island, USA

3 au 4 mars

Broad Arrow Auctions, Amelia Island, USA

3 mars

RM Sotheby's, Amelia Island, USA

3 mars

Gooding & Company, Amelia Island, USA

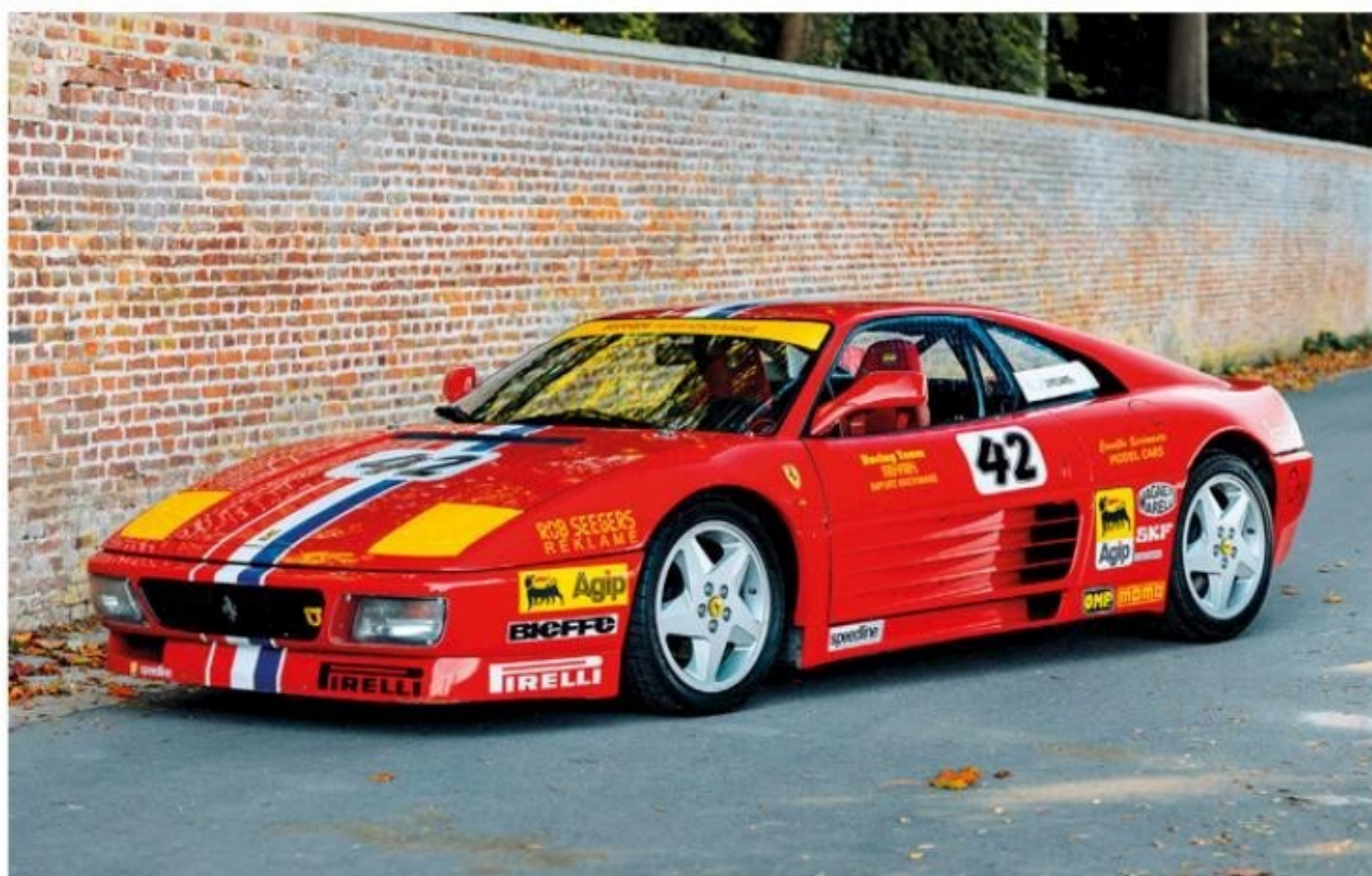
13 au 15 avril

Mecum, Houston, USA

16 avril

Bonhams, Goodwood, GB

348 GTB CHALLENGE 1994



Estimation 100 000 - 130 000 €

Bonhams, Paris, 2 février

C'est avec la 348 qu'a été lancé en 1993 le Ferrari Challenge formule de courses monotypes sur circuit du constructeur, et ce modèle a couru jusqu'en 1995, année où sa remplaçante, la F355, partageait avec elle les grilles de départ. Si les versions américaines étaient vendues clé en main par Ferrari, les voitures courant dans les différentes séries Challenge européennes étaient des 348 de route (berlinettes TB et GTB ou découvrables TS et GTS) équipées d'un kit proposé par le constructeur et monté par les concessionnaires, comprenant pêle-mêle, deux sièges baquets, un arceau en acier, un extincteur, un coupe-circuit, des protections en plexiglas pour les blocs optiques du bouclier, un échappement sport, une protection des soubassements, un volant et un pédalier de course, des badges à apposer sur la voiture, etc. Cet exemplaire néerlandais (châssis n°98542) a couru dans six manches du Challenge West-Europe durant la saison 1994 (au Mans, à Spa et à Zandvoort) aux mains de Michel Oprey. Cette intéressante voiture pour courir à peu de frais dans les nouvelles séries destinées aux anciennes Ferrari Challenge est également immatriculée pour la route (ici avec une carte grise belge), ce qui ne fait qu'ajouter à sa désirabilité: vous pourrez aussi bien l'utiliser sur circuits que pour la ballade!

Et aussi...

308 GTB GR.4 1976



Estimation NC

RM Sotheby's, Paris, 1^{er} février

Une 308 GTB Groupe 4 qui n'a pas fait du rallye, mais du circuit: après une participation aux 24h de Daytona 1978 aux mains de Bob Bondurant, elle a couru dans le championnat d'Italie de GT la même année, pilotée par Carlo Facetti: 4 victoires en 4 courses. Sacré palmarès pour une GTB très originale.

SUPERAMERICA 2005



Estimation NC

RM Sotheby's, Paris, 1^{er} février

Si notre article vous a donné des envies, voici une alléchante Superamerica à boîte manuelle affichant 15085 km, dans une élégante combinaison de couleurs et proposée avec son jeu de bagages, sa housse, sa mallette d'outils, ainsi que quelques pièces de rechange telles qu'une paire d'optiques et un bloc d'instrumentation. Qui dit mieux?

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.

ANCIENS NUMÉROS



166 MM	HS n°2 (E)	360 Modena	N°6 (GA)	California	n°5 (M)
166 MM «Uovo»	HS n°2 (E)	360 Ch. Stradale	n°3 (P) / n°6 (M) / n°9 (GA)	California T	n°5 (M)
195 Inter	n°2 (E + HS n°2)	365 GT 2+2	n°10 (GA)	CEGGA Ferrari	n°12 (E)
212 Europa	HS n°2 (E)	365 GTB/4 Daytona	n°1 (M) / n°8 (GA) / n°10 (M) / n°13 (E)	Daytona SP3	n°15 (B) / n°19 (E)
212 Inter	n°10 (P)	365 GTB/4 Gr. 4	n°11 (E)	Dino 206 GT	n°3 (M)
212E Montagna	n°12 (R)	365 GTC/4	n°10 (M) / n°15 (GA)	Dino 246 GT	n°3 (M) / n°12 (GA)
250 California Spider SWB	n°17 (E)	412	HS n°1 (E)	Dino 308 GT4	n°13 (E)
250 GT SWB	n°12 (E)	456 GT	n°17 (GA)	F8 Tributo	n°4 (B) / n°6 (E)
250 GTE	n°3 (E)	456 M GT	n°4 (M) / n°9 (P)	F8 Spider	n°6 (B) / n°10 (E)
250 GT Lusso	n°6 (E) / n°19 (R)	458		F12 Berlinetta	n°1 (M)
250 GTO	n°2 (R), n°16 (E, R)	458 Spider	n°6 (P)	Touring Berlinetta Lusso	n°8 (E)
250 Testa Rossa	HS n°2 (E)	458 Speciale	n°2 (M) / n°6 (M)	F40	n°1 (M) / n°4 (GA) / n°17 (R) / HS n°1 (E)
250 «Tour de France»	HS n°2 (E)	488	n°2 (M)	F40 GT	HS n°1 (R)
275 GTB	n°7 (E)	488 Spider	n°3 (E)	F355	n°2 (M) / n°3 (GA)
275 GTB Competizione	n°7 (E)	488 Pista	n°1 (B) / n°2 (E) / n°4 (E) / n°6 (M)	F355 «Modificata»	n°8 (E)
275 GTS/4 NART	n°17 (E)	488 Pista Spider	n°6 (E)	F430	n°2 (M) / n°16 (GA)
«288» GTO	n°1 (M) / n°5 (E, HS n°1)	488 Challenge	n°7 (M) / n°19 (E)	F430 Scuderia	n°6 (M)
296 GTB	n°13 (B), n°16 (E)	488 GT3	n°7 (M)	F430 Scuderia Spider 16M	n°12 (E)
296 GTS	n°17 (B)	Touring Arese RH95	n°14 (E)	M.A.T New Stratos	n°8 (E)
308 / 328	n°7 (GA + HS 308)	500 Mondial	n°15 (E)	LaFerrari	n°11 (E)
308 «Vetroresina»	n°9 (M + HS 308) / n°12 (P)	500 Superfast	n°4 (E)	Mondial	n°2 (GA)
308	n°2 (M) / n°9 (M + HS 308)	550 Maranello / 575M		Mondial 3.2	HS n°1 (E)
308 GTSi	n°17 (R)	550 Maranello	n°1 (M, GA) / n°19 (E)	Monza SP1 / SP2	n°3 (B) / n°8 (R)
308 QV	HS n°1 (M + HS 308)	550 Prodrive	n°13 (R)	Portofino	n°1 (E) / n°5 (M)
308 Gr. B	n°9 (E + HS 308)	575M	n°7 (M) / n°11 (GA) / n°15 (M)	Portofino M	n°13 (E)
328	n°11 (P) / HS n°1 (M + HS 308)	Breadvan Hommage	n°12 (R)	Purosangue	n°18 (B)
GTS Turbo	HS n°1 (E + HS 308)	RML Short Wheelbase	n°13 (R) / n°17 (E)	Roma	n°7 (B) / n°10 (E) / n°14 (M)
Sbarro Super Eight	HS 308 (E)	599 GTB Fiorano	n°1 (M) / n°14 (GA)	SF90 Stradale	n°5 (B) / n°8 (E)
330 GTC	n°9 (E)	612 Scaglietti	n°4 (M) / n°19 (GA)	SF90 Stradale Assetto Fiorano	n°14 (E)
330 GTS	n°17 (E)	750 Monza	n°11 (R + HS n°2) / n°13 (E)	SF90 Spider	n°11 (B)
330 LMB (Recréation)	n°14 (E)	812 Superfast	n°1 (M) / n°7 (M) / n°10 (E)	Testarossa / 512 TR / F512 M	n°5 (GA) / n°8 (M, HS n°1)
335 S	n°10 (R)	812 GTS	n°6 (B) / n°11 (E)	Testarossa Spider	HS n°1 (R)
348 tb	n°5 (M) / n°7 (P)	812 Competizione	n°13 (B) / n°15 (E)	Gemballa GTR	n°16 (E)
348 GTB	n°5 (M)	BB	n°13 (GA)	Officine Fioravanti	n°15 (R)
348 GT Competizione	n°6 (M)	365 GT4 BB	n°4 (M)		
		512 BB	n°1 (P) / n°4 (M)		
		512 BBi	n°4 (M) / n°15 (R)		
		512 BB LM «BBB»	n°14 (R)		

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



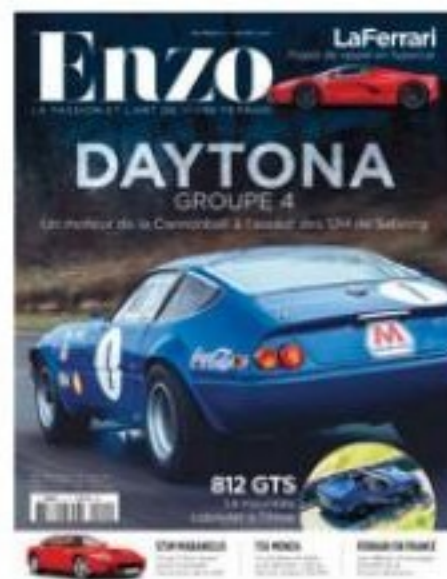
N°6



N°9



N°10



N°11



N°12



N°13



N°14



N°7



N°8



N°15



N°16



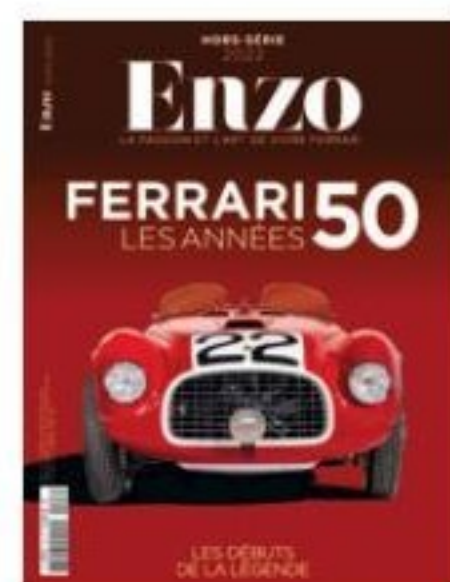
N°17



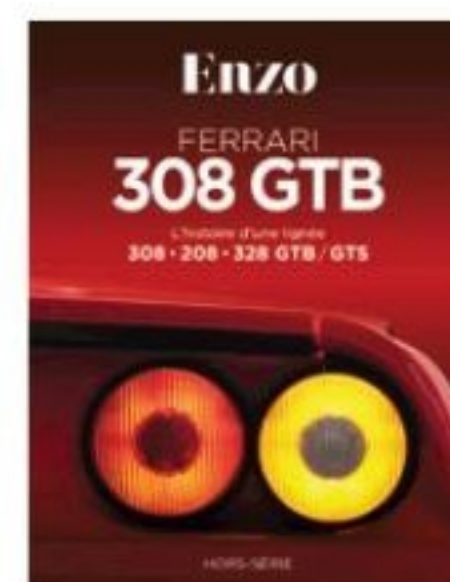
N°18



HS N°1



HS N°2



HS "308"

Trois petits tours et puis...

Le glorieux V6 Dino a connu une fin de carrière en catimini en Formule 2

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS GTO ENGINEERING



Ci-contre et ci-dessus
Gianfranco Brancatelli sur une Ralt RT-1 d'Everest. Beppe Gabbiani sur la Chevron B42 de Trivellato Racing.

Chez les grands sportifs, il y a toujours le risque de la « saison de trop », indigne du niveau qu'ils ont atteint à leur apogée: ainsi de Graham Hill après 1970, de Nigel Mansell en 1995, ou même de Michael Schumacher en 2011 et 2012. Mais c'est aussi le cas pour certains moteurs, même légendaires, comme le montre l'histoire peu connue des Chevron B42 et Ralt RT1 à moteur Ferrari Dino, qui ont couru en championnat d'Europe de F2 en 1977-1978. Une histoire dans laquelle apparaissent aussi une des rares Ferrari « privées » de F1, et Gian Carlo Minardi, fondateur de l'écurie éponyme. En 1976, le règlement de la F2 autorise pour la première fois des moteurs spécifiquement conçus pour la compétition, et de plus de 4 cylindres. Deux constructeurs en profitent: d'une part, Renault, avec un V6 qui va ensuite courir en endurance, puis devenir le premier moteur turbo de l'histoire de la F1. D'autre part Ferrari, qui propose en 1977 le V6 Dino à deux écuries privées: la Scuderia Everest et Trivellato Racing. À cette époque le moteur, en version 2,4 l, se couvre encore de gloire en rallyes avec la Lancia Stratos. Mais en circuit, son pedigree est beaucoup plus ancien. Le premier V6 à 65° de la lignée est en effet apparu sur la 246 F1 en... 1958, soit deux ans à peine après la disparition de Dino Ferrari, le fils d'Enzo (1932-1956). Il a ensuite eu une superbe carrière en F1 et en endurance, équipant la

Pourquoi choisir le V6 Dino alors dépassé? Parce que le nom Ferrari attire les sponsors

156 de 1961, les 206P et 206S de 1966-1967, et la 166 F2 de 1967.

C'est d'ailleurs cette dernière qui va donner naissance à une version de série, utilisée sur les Dino 206 et 246GT, les Fiat Dino et la Lancia Stratos, car un minimum de 500 moteurs était nécessaire pour l'homologation. Or, si en rallyes le couple et la fiabilité sont déterminants, c'est la puissance absolue qui compte en monoplace, et, ramené à 2 litres de cylindrée, le V6 Tipo 135C est moins puissant et plus lourd que le Renault, ou même que les BMW ou Hart à 4 cylindres. Alors, pourquoi avoir choisi ces moteurs? Pour Trivellato, sans doute parce que le nom de Ferrari attire les sponsors. Pour la Scuderia Everest, parce que c'est à elle que Ferrari a proposé en premier lieu d'utiliser le V6 en F2, avec un beau cadeau supplémentaire à la clé: en 1975, Ferrari lui a proposé de monter un programme d'essais pour les jeunes pilotes italiens, en

fournissant une 312 B3 de F1 et l'accès au circuit de Fiorano! Le programme va même plus loin en 1976, puisque la Scuderia prête une 312T à Everest pour participer à la Race of Champions de Brands Hatch et à l'international Trophy de Silverstone, deux courses hors championnat. Avec des résultats médiocres d'ailleurs: Giancarlo Martini ne peut prendre le départ à Brands, et finit 10^e à Silverstone. On ne verra plus de Ferrari « Everest » en F1... Mais l'aventure démarre en F2, et elle est tout aussi décevante au cours des deux saisons 1977 et 1978: pour Trivellato Racing, le meilleur résultat est une 11^e place de Beppe Gabbiani et sa Chevron à Vallelunga. Everest fait mieux avec une 4^e place à Rouen, en 1977, pour la Ralt de Gianfranco Brancatelli. Le reste du temps, les monoplace restent dans les profondeurs du classement, aux mains de Lamberto Leoni, Miguel Angel Guerra, ou encore Elio De Angelis. Seul ce dernier connaîtra ensuite une belle carrière en F1. Trivellato Racing revient vite à des motorisations plus affûtées, tandis que la Scuderia Everest va poursuivre jusqu'à la formule reine où elle animera le peloton pendant des années, après avoir perdu son sponsor-titre et repris le nom de son fondateur: un concessionnaire Fiat de Faenza nommé Gian Carlo Minardi... dont la F1 M191 de 1991 utilisera aussi un moteur Ferrari. Mais beaucoup plus récent, celui-là. **1**



**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.

SF90 Stradale

Année : 2020 / 11 360 km
Extérieur : Argento Nurburgring
Intérieur : Blu Sterling
517 000 €

Ferrari Roma

Année : 2020 / 19 900 km
Extérieur : Nero Daytona
Intérieur : Charcoal
279 000 €

812 GTS

Année : 2020 / 7 910 km
Extérieur : Grigio Titanio
Intérieur : Beige Tradizione
520 000 €

Portofino M

Année : 2021 / 5 298 km
Extérieur : Rosso Portofino
Intérieur : Charcoal
299 000 €

F8 Tributo

Année : 2021 / 952 km
Extérieur : Giallo Modena
Intérieur : Nero
349 000 €

Ferrari Portofino

Année : 2019 / 17 000km
Extérieur : Rosso Corsa
Intérieur : Nero
225 000 €

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 (± 10%)
Piatine et ponts en titane grade 5
Echappement ultraplat breveté
Sélecteur de fonctions
Edition limitée de 150 pièces

RICHARD MILLE / 

A Racing Machine
On The Wrist