

NUMÉRO 27 | HIVER 2025

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

« 288 » GTO

La première supercar à l'essai



F80 LE GRAND RETOUR DE LA SUPERCAR



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

L 16695 - 27 - F: 8,90 € - RD



599 GTB FIORANO
Avis de tempête



250 GTE

Notre guide d'achat
de la première Ferrari
à quatre places

BRUNEI

Les incroyables Ferrari
secrètes du Prince, comme
vous ne les avez jamais vues

ROMA SPIDER

Un week-end en
cabriolet à Genève,
au pays des horlogers



2014 – Ferrari 458 Speciale
Nero Daytona, 42 000 km
Vendue le 1^{er} Décembre 343 000 €

Chez Aguttes on Wheels, les chiffres parlent d'eux-mêmes. 5 ventes aux enchères en 2024, plus de 17 millions d'euros de résultats, et plus de 80 % de taux de vente depuis plus d'un an avec les meilleurs résultats en France au deuxième semestre en termes d'automobiles de collection. Des chiffres qui concrétisent le dynamisme d'une équipe de jeunes spécialistes tous experts dans leur domaine, la grande confiance résultant de notre stratégie anti sans réserve, et le partage de notre passion commune.

Contactez-nous dès à présent pour nous confier votre automobile pour l'un des grands événements de l'année 2025.

Directeur du département

Gautier Rossignol

automobiles@aguttes.com • +33 7 45 13 75 78

Prochains rendez-vous

Rétromobile // Du 5 au 9 février 2025, Paris

La Vente de Printemps // 16 mars 2025, Paris

Tour auto | La Vente Officielle // 7 avril 2025, Paris

La Vente d'Été // 29 juin 2025, Paris

Autoworld | Auction & Motion // 11 octobre 2025, Bruxelles

La Vente d'Automne // 30 novembre 2025, Paris



Découvrez
le département

Découvrez nos prochaines ventes en préparation

Janvier : Art impressionniste & moderne • Février : Peintres d'Asie | Chine & Vietnam
• Bijoux • Cartes de collection • Mars : Arts d'Asie • Bijoux • Arts décoratifs du XX^e
& Design • Montres de collection • Post-war & Art contemporain

L'art de la transmission à la française

Neuilly-sur-Seine • Paris • Clermont-Ferrand
Lyon • Aix-en-Provence • Bruxelles • Genève
aguttes.com

SOMMAIRE

Hiver 2025



Bollettino

8 F80

Génération F80

La sixième supercar Ferrari nous dévoile ses technologies incroyables.

18 La collection Ecclestone

Des Formule 1 à vendre

Le grand manitou de la F1 disperse sa collection : explications.

22 Les news de la saison

Une Roma Spider Tailor Made très spéciale et les 40 ans de la Testarossa célébrés à Paris.

26 Les trésors de Brunei

Les secrets de Brunei dévoilés

Pour la première fois, découvrez les plus incroyables Ferrari sur-mesure du Sultan.

Reportages

34 « 288 » GTO

L'initiatrice

Nous prenons le volant de la voiture qui a débuté la lignée des supercars de Maranello.

50 365 GT 2+2

Danse avec la Reine mère

C'était la plus grande Ferrari : en taille, mais pas que... Redécouvrons une superbe GT.

60 250 Super Monza

Le meilleur des deux mondes

Une Monza à 12 cylindres pas comme les autres.

68 599 GTB Fiorano

Avis de tempête

En adoptant le V12 de l'Enzo, cette berlinette a redéfini le genre : du brutal !

La Vita Rossa

80 Un week-end à Genève...

...en Roma Spider

La capitale de l'horlogerie se dévoile lors d'un voyage hivernal décapoté.



90 Ferrari Finali Mondiali

En piste à Imola

Les temps forts de la grande fête Ferrari

94 Objets de désir

Horlogerie, livres, beaux objets...

Notre sélection pour les amoureux de Ferrari.

Autofficina

102 Guide d'achat

250 GTE 2+2

Tout pour bien acheter la toute première Ferrari à quatre places.

110 Daniel Liechty

L'homme aux mille vies

Les souvenirs d'un mécanicien Ferrari du début des années 1970.

114 Marché

Toute l'actualité des Ferrari

Les tendances, les résultats et les ventes à venir.



122 Culture Ferrari

Edmondo « Millimetro » Casoli

Le designer oublié des grandes Ferrari.

130 ABC Ferrari

R comme Révolution de palais

Le jour où les têtes sont tombées à Maranello.

Edito

Ne faites pas dire à Enzo...



.. Ce qu'il n'aurait pas dit : on attribue aujourd'hui au *Commandatore* plus de paroles fantaisistes qu'il y a de théories farfelues sur la forme de notre planète.

Et les défenseurs de ces légendes urbaines répétées depuis des années sans autre forme de vérification usent des mêmes arguments que les adeptes de complots en tout genre : ce serait écrit dans les livres...

« *Faites vos recherches !* » comme on le lit souvent en commentaire des billets les plus sulfureux sur les réseaux sociaux.

Un de ces mythes a refait surface récemment à propos de la spectaculaire remise à zéro de l'identité de la marque Jaguar. La présentation du surprenant concept-car Type 00 a été l'occasion pour nombre de nos confrères de ressortir l'anecdote selon laquelle pour Enzo Ferrari, la Jaguar Type E était la plus belle voiture au monde.

Vraiment ? Il a dit ça ? « *Oui, tout le monde le sait* » Ah bon ? Un groupe de passionnés de la marque s'était mis à la recherche de la moindre trace écrite de cette citation attribuée à Enzo Ferrari et ils n'ont... Rien trouvé. Ni dans ses mémoires, ni dans les articles d'époque ou dans n'importe quel autre document faisant autorité.

L'origine de l'histoire serait un simple témoignage oral du regretté Norman Dewis, le mythique pilote d'essai de Jaguar qui a amené la Type E par la route au Salon de Genève 1961 où elle fut dévoilée, au cours d'un voyage épique mené tambour battant. Et c'est à ce même salon qu'Enzo Ferrari l'aurait, d'après lui, approché pour lui glisser son admiration de la voiture, en anglais de surcroît !

Aucun des deux protagonistes de cette belle histoire, racontée par un personnage clé de Jaguar, n'est plus là pour la confirmer ou l'infirmer, mais on en sait suffisamment du caractère orgueilleux de Ferrari pour la juger au mieux assez improbable... Mais qu'importe, on la verra encore écrite des centaines et des centaines de fois telle une vérité absolue. Vous en doutez ? Alors... Faites vos recherches !

Yan-Alexandre Damasiewicz
Rédacteur en chef

*Vraiment, Enzo
Ferrari, aurait
dit que la Type E
était la plus belle
voiture au
monde ? Mais...
Où a-t-il dit ça ?*

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

NG PRESSE

ÉDITEUR

Enzo est une publication coéditée par NG Presse, RCS Lyon 494 501 430, SARL au capital de 347 700 euros.

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

N°ISSN : 2648-7411

Distribution : MLP

RÉDACTION

Directeur de la publication

Nicolas Gourdol

Rédacteur en chef

Yan-Alexandre Damasiewicz

Conception graphique et direction artistique

José Vilela (artiste auteur)

Contributeurs

**Bn Barry, Massimo Delbò, Stéphane Geffray,
Léo Prat, David Rodriguez Sanchez,
Gautier Rossignol**

Consultant **Cyrille Jaquinot**

Photographes

**Lee Brimble, Joris Clerc,
Nathan Lindemann, Denis Meunier,
Pierre Mouton**
Photo édito **Kevin van Campenhout**

ABONNEMENTS

E-mail : abonnements@enzomagazine.fr

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ

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

Directeur commercial

Nicolas Gourdol

regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

MLP

legendre@mlp.fr

Imprimé par Rotimpres

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

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

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

Enzo is published under license of Autovia Limited, United Kingdom. All rights in the licensed material belong to either Autovia Limited and may not be reproduced, whether in whole or in part, without their prior written consent.

Enzo is a registered trademark of Autovia Limited.



Pour vous abonner, rendez-vous en page 123

10^{ÈME} RALLYE ENTRE 2 MERS

COGNAC - MONESTIER - PAU - BIARRITZ



RALLYE ET CIRCUITS



CIRCUIT DE
HAUTE-SANTONGE



CIRCUIT DE
NOGARO



CIRCUIT DE
PAU-ARNOS

13-17 OCTOBRE 2025



PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.CYRILNEVEUPROMOTION.COM

CONTACT INFO@CYRILNEVEUPROMOTION.COM



DOMAINE COMBIER

CROZES HERMITAGE

CLOS DES GRIVES 2020

BOLLETTINO

En couverture F80: la nouvelle supercar Ferrari dévoile ses secrets **Page 8**
La collection de Bernie Ecclestone à vendre **Page 18** Une Roma Spider Tailor Made très spéciale **Page 22**
La Testarossa fête ses 40 ans au Lido **Page 24** Les Ferrari du Sultan de Brunei dévoilées! **Page 26**



Génération F80

EFFACEZ TOUT, ON RECOMMENCE : EN INVOQUANT
SUBTILEMENT LA F40, LA NOUVELLE SUPERCAR
FERRARI PREND UN NOUVEAU DÉPART

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FERRARI





C'est une habitude que le département du style de Ferrari a prise : aussi modernes et disruptives sont ses créations, il y a toujours des détails dans leur dessin qui renvoient aux grandes heures de Maranello. Regardez comment l'OVNI 12cilindri évoque une Daytona de science-fiction... Il en va de même avec la nouvelle supercar Ferrari : observez-la, avec ses vitres de phares carrées, ses ailes avant plates et brutalement tronquées au niveau de l'habitacle, ses prises d'air façon NACA sur les flans, son aileron arrière semblant attaché aux

ailes, ses ouïes découpées dans le capot moteur, ou encore ses grands volumes plats et monolithiques. Tout, jusqu'à son nom évoque la glorieuse ancêtre F40.

La F80 rappelle la plus brutale des supercars Ferrari, mais aussi une époque où le bolide le plus extrême du constructeur se passait de V12 pour embrasser une motorisation dopée aux technologies issues de la compétition : un V8 turbocompressé. Oui, toutes ces allusions à la F40 sont peut-être là pour cette raison : rappeler aux fidèles des fidèles que le V12

n'est pas une fin en soi à Maranello, et qu'après les formidables F50, Enzo et LaFerrari, la plus superlative des Ferrari pouvait aussi être motorisée par un V6 turbo hybride.

UN MOTEUR DU MANS

Sacrilège ? Je vous laisse débattre sur la question, mais une fois rappelée que la lignée des supercars Ferrari est née avec des V8 turbo sur les 288 GTO et F40, je pense que tout est permis, d'autant plus que rarement mécanique avec tel pedigree avait été montée sur une



Ferrari de route. Si la F50 héritait d'un V12 directement dérivé de la Formule 1, la F80 a fait ses emplettes mécaniques sur la 499P, deux fois victorieuses aux 24h du Mans, en prenant pour base son V6 à 120° bi-turbo hybride – lui-même apparenté à celui de la 296. Appelé F163CF, et partageant de nombreux composants avec le moteur de course, ce bloc 2 992 cm³ doté de turbos électriques développe la bagatelle de 900 ch thermiques à 8 750 tr/min : avec 300 ch/l, c'est le moteur Ferrari au plus haut rendement de l'histoire.

Comme en Formule 1, il est associé à un MGU-K sur le train arrière, dont le moteur électrique alimenté par la régénération au freinage (ainsi qu'un MGU-H récupérant de l'électricité par énergie cinétique de la température des échappements) peut fournir 95 ch supplémentaires. Deux autres moteurs électriques de 142 ch chacun peuvent entraîner indépendamment les roues avant (permettant ainsi de gérer le torque vectoring). Aux 850 Nm de couple (à 5 550 tr/min), le MGU-K ajoute 45 Nm et les

moteurs du train avant 245 Nm. Le tout est connecté à une batterie 860 V qui ne pèse que 39,3 kg. N'espérez pas pour autant rouler en mode tout électrique ou recharger la batterie de la F80 sur une borne : au nom du poids minimum, rien de cela n'est prévu...

MONOPLACE... PLUS UN

C'est peut-être un détail, mais Ferrari n'appelle plus la F80 une « hypercar », mais simplement une « supercar », sans doute pour la distinguer des sport-prototypes



Ces deux pages
Après la très effilée LaFerrari, le style massif de la F80 peut surprendre, mais l'aérodynamique est maîtrisée de façon magistrale et de nombreux détails rappellent sa mythique devancière, la F40.



« Ce n'est pas une voiture extrême de circuit, mais une voiture que l'on peut conduire dans toutes les situations »



Ci-dessus et ci-contre

Reculé pour libérer de la place en largeur au niveau des coudes, le siège passager se fond dans la cloison moteur, alors que le baquet coloré du « pilote » accentue l'effet monoplace. Toute la planche de bord semble orientée autour du conducteur dans une ambiance très compétition rehaussée par un nouveau volant où les commandes physiques font un attendu retour.



d'endurance qui ont repris cette appellation. Une façon de rappeler qu'il ne s'agit pas d'une pure voiture de piste : « *Nos clients n'en ont jamais assez en termes de puissance, certains sont des pilotes, mais peu sont capables de piloter une supercar aux limites* », rappelle Enrico Galliera, le directeur commercial de Ferrari. « *Mais ils peuvent tous apprécier ce dont cette voiture est capable, comment il est possible de gérer pareil niveau de performances. Ce n'est pas une voiture extrême de circuit, mais une voiture que l'on peut conduire dans toutes les situations* ». Comme une provocation, la supercar est née

dans les studios de design sous la forme d'un monoplace, ou presque : afin de réduire la largeur de l'habitacle, le baquet passager a été reculé par rapport à celui du pilote, libérant ainsi de la place aux épaules. Ainsi décalé, mais aussi parce qu'en noir, il se fond dans la cloison moteur, il est même invisible aux yeux du conducteur. Enrico Galliera s'en amuse : « *Un client nous a dit : si mon passager se met à crier, je ne le verrai pas !* ». Il nous raconte qu'en s'installant à bord de la F80, Charles Leclerc aurait déclaré : « *Enfin vous avez fait une voiture avec une vraie position de conduite !* » C'est une jolie histoire,

mais la place est un peu comptée à bord : si le siège conducteur est optimisé pour un gabarit maximal de 1,95 m, il sera demandé au passager de ne pas dépasser le 1,85 m pour s'y sentir à l'aise (je vous confirme qu'on se sent à l'étroit dans la place de droite). Et pour seul coffre, la voiture dispose d'un espace pour une – toute – petite valise, posée à plat derrière les sièges (environ 60 x 30 cm). Les propriétaires de Ferrari modernes auront remarqué un nouveau volant dans l'habitacle, qui est appelé à être réutilisé à l'avenir sur d'autres modèles : il est plus plat que la pièce habituelle, dispose d'un grip optimisé, et





Ci-dessus et page de droite
Le moteur est encapsulé dans la structure spatiale en carbone sur laquelle s'appuient les combinés horizontaux des suspensions actives. Les prises d'air façon « NACA » servent à l'alimentation forcée du moteur (qui fait gagner 5 ch) et de l'intercooler et au refroidissement des freins. Comme sur la 12cylindri, le bandeau avant reste noir quelle que soit la configuration : il casse l'effet « yeux et bouche » des phares et de la calandre.

Avec le système Boost Optimisation, la F80 peut apprendre un circuit et offrir plus de puissance au moment clé



F80

MOTEUR V6 à 120° 2 992 cm³, 2 x 2 ACT, 24 soupapes, 2 turbos électriques + un moteur électrique arrière (MGU-K) et deux moteurs électriques avant
PUISSANCE thermique: 900 ch à 8 750 tr/min, électrique: 95 ch + 2 x 142 ch (1 200 ch max cumulés) **COUPLE** thermique: 850 Nm à 5 550 tr/min, électrique: 45 Nm + 242 Nm **TRANSMISSION** robotisée F1 à 8 rapports, intégrale, eDiff **DIRECTION** Crémaillère assistée **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, combinés ressorts/amortisseurs actifs Multimatic horizontaux **FREINS** disques carbone-céramique CCM Plus, Av: 408 mm, Ar: 390 mm, ABS, EBD **PNEUS** Av: 285/30 R20, Ar: 345/30 R21 **POIDS** 1 525 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 1,27 kg/ch (à sec)
VITESSE MAXI 350 km/h **0 À 100 KM/H** 2"15 **0 À 200 KM/H** 5"75 **PRIX** env. 3 543 826 euros

surtout de boutons physiques pour les différentes fonctions commandées depuis ses branches: un vrai mieux, même si le bouton du démarrage du moteur reste toujours froidement tactile.

Les modes Performance et Qualify du eManettino permettent d'accéder à une nouvelle fonction spectaculaire appelée Boost Optimisation. Lors d'une utilisation sur circuit, celle-ci permet à l'électronique de la voiture d'apprendre le tracé lors d'un premier tour de reconnaissance, pour ensuite offrir automatiquement au conducteur un boost de puissance dans les moments où il en aura besoin lors des tours suivant – en mode Performance ce boost sera le plus constant possible, alors qu'il sera maximisé en Qualify au détriment de la charge de la batterie.

« Les performances ne sont que de chiffres, glisse Enrico Galliera, nous voulions créer une expérience qui rendra addictifs les conducteurs de cette voiture. » Certes, mais un chiffre les mettra tous d'accord: celui du tour du circuit de Fiorano annoncé en 1 min 15,3 s. C'est 2 s plus rapide que la SF90XX Stradale qui avait battu le record du circuit pour une Ferrari de route

l'an passé, et 4,4 s plus vite que la LaFerrari: un gouffre les sépare!

L'ÉLECTRIFICATION AVANCE.

Même s'il n'est pas prévu de rouler en mode 100 % électrique et que sur ce point la F80 semble reculer par rapport à d'autres Ferrari hybrides, les progrès réalisés par la marque en route vers l'électrification de ses produits impressionnent. Pour la première fois, la F80 dispose des moteurs électriques et de batteries conçues, développées et fabriquées entièrement à Maranello, dans une partie gardée secrète du nouveau e-building de l'usine (voire numéro précédent). Il n'est pas anodin qu'avant même de présenter la voiture aux journalistes, Enrico Galliera nous a montrés en premier... sa batterie. Et de répondre ainsi à certaines inquiétudes que pourraient avoir les clients de la marque face aux nouvelles technologies:

« Une Ferrari est assemblée pour toujours, pas pour seulement dix ans. Nous voulons que nos voitures soient toujours conduisibles dans 50 ans, et c'est la même chose pour les modèles à motorisation électrique. »

Comment cela se traduit? Par une autre batterie qui nous est présentée: elle utilise la même nouvelle chimie que celle de la F80, mais il s'agit d'un modèle destiné à la LaFerrari lancée en 2013. Les propriétaires de la précédente supercar Ferrari pourront l'utiliser pour rétrofitter leur voiture et s'assurer qu'elle continue de rouler avec des capacités optimisées en fonction des avancées technologiques.

TOUJOURS PLUS...

S'il n'y a eu que 399 Enzo et 499 LaFerrari produites, les volumes de production de la F80 seront plus élevés, avec 799 voitures prévues – suivant l'augmentation de la clientèle Ferrari. Le prix de vente? 3 543 826 euros exactement. Si la marque n'a pas communiqué sur une éventuelle version ouverte ou une prévisible déclinaison de piste XX, nous savons toutefois que la structure asymétrique ne permettra pas de version à conduite à droite de la F80. Bien entendu, l'ensemble de la production est déjà vendu – les premières livraisons auront lieu fin 2025 et la voiture sera assemblée jusqu'en 2027, année du 80^e anniversaire de Ferrari, si jamais vous doutiez de ce que F80 signifiait... 1

Les secrets de la F80



LE V6 DE COURSE

Les caractéristiques techniques du moteur F163CG donnent le tournis. Dérivé directement du moteur de la 499P (mêmes carter, architecture de distribution, circuit de pompe à huile, paliers, injecteurs et pompes d'injection directe), ce V6 à 120° capable de tourner à 9200 tr/min fourmille de technologies de pointe. Pour commencer, c'est le premier moteur Ferrari de route équipé d'un nouveau système de détecteur de cliquetis dit « statistique » permettant d'augmenter de 20 % la pression de la chambre de combustion. Autre première sur une Ferrari de route : la gestion de la courbe de couple via les turbos électriques en fonction de chaque rapport de boîte. D'innombrables pièces ont été allégées, jusqu'à la visserie en titane : malgré un gain de 273 ch, ce bloc ne pèse pas plus lourd que celui de la 296 dont il dérive. Il est à noter que pour optimiser le fonctionnement du diffuseur arrière, l'ensemble moteur boîte est incliné de 1,3° vers le haut, alors qu'un nouveau volant moteur de taille réduite à double jeu de ressorts a permis d'abaisser encore plus l'installation du moteur dans la voiture.



LES BARGEBOARDS

Réduire la largeur de l'habitacle en décalant les sièges a permis de libérer de la place dans le plancher pour de volumineux bargeboards verticaux qui créent de puissant vortex d'air sous la voiture permettant à la fois d'augmenter la quantité d'air aspirée vers le diffuseur, mais aussi d'augmenter l'efficacité du S-Duct avant, et de réduire les effets négatifs des turbulences générées par les roues sur le flux d'air passant sous la voiture, en les évacuant sur les côtés.



LE S-DUCT

Le nez de la F80 renferme un imposant système aérodynamique fonctionnant comme un aileron triplan – le premier de ces plans étant composé par le capot lui-même, alors que deux vannes de grande dimension sont situées en dessous. L'important volume d'air qui s'engouffre par la prise d'air avant est brutalement dévié verticalement par l'ensemble, plaquant la voiture au sol. Ce seul système compte pour 150 des 460 kg d'appui aérodynamique généré par l'avant de la F80.



LE DIFFUSEUR ET L'AILERON ARRIÈRE

D'une longueur record de 1 800 mm, l'immense diffuseur arrière achevant le plancher plat (l'ensemble est réalisé en fibre de carbone) crée une dépression sous la voiture qui la plaque au sol : il génère 288 kg d'appui à 250 km/h. S'y ajoutent les 180 kg que peut générer l'aileron arrière lorsqu'il s'incline à 11° en position High Downforce au freinage et en courbes, alors que sa position Low Drag permet d'optimiser la vitesse de pointe. Au total, la F80 développe 1 050 kg d'appui à 250 km/h.



LES FREINS CCM-R PLUS

Une première sur une Ferrari de route, ces nouveaux disques de frein carbone-céramique utilisent des fibres de carbone plus longues qui améliorent de 100 % leur rigidité mécanique et de 300 % la conductivité thermique par rapport aux CCM classiques. Associés à un nouveau matériau de plaquettes, ils garantissent une efficacité constante en utilisation intensive sur circuit et promettent également une durée de vie largement accrue. À la clé une distance de freinage de 25 m de 100 à 0 km/h et de 98 m de 200 à 0 km/h.



LES SUSPENSIONS ACTIVES

La majorité de l'appui aérodynamique étant générée par effet de sol, il est primordial que l'assiette de la F80 demeure constante pour éviter les fluctuations du flux d'air passant sous la voiture. Comme sur le Purosangue, l'amortissement est confié à des combinés Multimatic pilotés chacun par un moteur 48V indépendant permettant de moduler la hauteur du centre de gravité et de la caisse, ainsi que le confort – et de se passer de barres antiroulis. Ils sont fixés à de superbes triangles supérieurs imprimés en 3D – une première sur une Ferrari de route.

MAIS AUSSI...

La farandole de technologies ne s'arrête pas là : notons les jantes full-carbone à cinq branches (jusque-là, la technologie ne permettait pas d'avoir moins de 10 branches), les longerons en aluminium de la structure avant qui font office de conduits d'aération pour les freins, le convertisseur DC/DC qui permet de fournir simultanément de l'électricité en 800 V, 48 V et 12 V à tous les équipements de la voiture sans avoir besoin de multiplier les batteries, le film transparent intégré au pare-brise et branché au circuit 48 V pour le désembuage, ou le SSC 9.0 qui calcule les déplacements du centre de masse de la voiture et le compare à celui d'un modèle mathématique de double virtuel pour contrôler la tenue de route... Entre-autres !

Bernie Ecclestone vend sa collection de F1



La collection controversée d'une valeur supérieure à 350 millions d'euros va être dispersée.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS TOM HARTLEY JNR



L'ancien imprésario de la Formule 1, Bernie Ecclestone, vend 69 voitures de Grand Prix et de F1 de la collection privée qu'il a minutieusement rassemblée pendant un demi-siècle. Parmi les monoplaces vendues figurent des Ferrari pilotées par des pilotes légendaires tels que Mike Hawthorn, Niki Lauda et Michael Schumacher, tandis que Brabham, la marque qui a contribué à catapulter Ecclestone au sommet, est également bien représentée.

De nombreuses Brabham n'ont jamais été vendues auparavant et, pour beaucoup, la voiture vedette sera la Brabham-Alfa Romeo BT46B « ventilateur », conçue par Gordon Murray, qui n'a couru qu'une seule fois et a remporté la victoire au Grand Prix de Suède à Anderstorp en 1978, s'imposant avec plus d'une demi-minute d'avance.

Ecclestone, âgé de 94 ans, a déclaré : « Je collectionne ces voitures depuis plus de 50 ans et je n'ai jamais acheté que les meilleurs exemplaires. Alors que de nombreux autres collectionneurs ont opté au fil des ans pour des voitures de sport, ma passion a toujours été pour les voitures de Grand Prix et de Formule 1. Une voiture de Grand Prix, et en particulier une Formule 1, est bien plus importante que n'importe quelle voiture de route ou autre forme de voiture de course, car c'est le summum du sport, et toutes les voitures que j'ai achetées au fil des ans ont une histoire de course fantastique et sont des œuvres d'art rares.

J'aime toutes mes voitures, mais le temps est venu pour moi de penser à ce qu'elles deviendront si je ne suis plus là, et c'est pourquoi j'ai décidé de les vendre... J'aimerais savoir où elles sont allées et ne pas les laisser à la charge de ma femme.

Ayant rassemblé les voitures de Formule 1 les plus belles et les plus originales depuis le début de la discipline, j'ai décidé de les confier à de nouveaux propriétaires qui les traiteront comme je l'ai fait et les considéreront comme de précieuses œuvres d'art ».

Bernie Ecclestone a engagé le spécialiste Tom Hartley Jr, qui est en passe de vendre pour plus de 350 millions de dollars de voitures cette année – avant même que celles d'Ecclestone lui échouent. Celui-ci ajoute : « Il s'agit tout simplement de la plus importante collection de voitures de course au monde. Une telle collection n'a jamais été et ne sera probablement jamais remise en vente. Je me sens très privilégié que Bernie ait confié la vente de ses voitures à mon entreprise.

Les voitures de Formule 1 sont des voitures que je connais particulièrement bien, ce ne sont pas seulement des voitures qui m'intéressent personnellement, mais aussi des voitures que la société Tom Hartley Jr achète et vend activement. Cependant, personne au monde ne possède une collection de voitures de course qui se rapproche de celle de Bernie. C'est une excellente occasion pour un collectionneur avisé d'acquérir des voitures qui n'ont jamais été mises en vente



De gauche à droite
La 375 F1 (n°2) avec laquelle Alberto Ascari a remporté le GP d'Italie 1951. La 312 T2 qui a remporté le GP de Canada 1978 avec Carlos Reutemann (au second plan). La 312 T2 pilotée par Lauda au légendaire GP du Japon 1976, devant la 312 T qui a donné le titre à l'Autrichien 312 B2. Tom Hartley Jr discute de Ferrari avec Bernie Ecclestone



auparavant, et il serait formidable de les voir à nouveau sur la piste. Cette collection est l'histoire de la Formule 1 ».

Tout cela est en effet très impressionnant, mais ne doit pas faire oublier quelles étaient les méthodes de Bernie Ecclestone. Il n'est pas question ici de revenir sur la façon dont le « grand argentier de la F1 » a essayé (et failli réussir) de tuer les courses d'endurance, les 24 Heures du Mans ou le Championnat du Monde des rallyes pour rendre encore plus rentable sa « très chère » Formule 1, mais comment ces voitures ont été « réunies ».

S'il a conservé les différentes F1 Brabham qu'il a fait courir, ce qui est admirable, une grande partie de ces voitures ont été en réalité regroupées par le collectionneur suisse Albert Obrist tout au long d'une vie dédiée à l'amour des Ferrari et des bolides de course, et il nous a rappelés il y a quelques années au cours d'une interview comment il faisait rouler toutes ses autos dans des compétitions historiques, mais aussi comment « Mr. E » s'est approprié sa collection de façon bien peu élégante...

Voici les mots d'Albert Obrist : « Au début des années 1990 j'avais une cinquantaine d'autos,

dont une trentaine que je considérais comme le « noyau dur », et qui couvraient toute l'histoire de Ferrari, depuis une Alfa Romeo de la Scuderia d'avant-guerre jusqu'à la F40. À côté de cela, j'avais aussi de nombreuses Ferrari de route. Mes préférées étaient une des trois 250 California à carrosserie alu, un spider NART, et la 250 SWB.

Malheureusement, j'ai perdu mes autos en 1996. J'avais besoin de trésorerie car le marché s'effondrait. Bernie Ecclestone, que je pensais digne de confiance, m'a proposé de gager ma collection. À la suite d'un retard de

« JE PENSAIS BERNIE ECCLESTONE DIGNE DE CONFIANCE, MAIS IL A SAISI MA COLLECTION »





paiement, il l'a saisie, et en a dispersé ensuite une grande partie, sans vergogne. Inutile de vous dire ce que je pense de ce monsieur... Je ne suis pas un homme d'argent, mais il s'agissait quand même du fruit de toute une vie de travail ! Heureusement, j'ai des souvenirs qui eux, n'ont pas de prix. » En 1998, les huit Ferrari d'endurance ex-Obrist avaient été cédées par Ecclestone pour 40 millions de dollars à l'Américain John McCaw, un lot exceptionnel comprenant entre autres une 250 GTO '64 et une 330 P4. La collection Ferrari de Bernie Ecclestone ne se

résume certes pas à la spoliation de celle d'Albert Obrist, le Britannique ayant également rassemblé lui-même quelques voitures très importantes comme une F2002 ex-Schumacher et Barichello, ou la 312 T même qui a offert à Niki Lauda son premier titre de Champion du Monde en 1975, et encore une récréation de la Lancia-Ferrari D50 réalisée spécialement pour lui. « Les Ferrari sont les voitures que j'aime le plus, même quand j'étais à la tête de Brabham » confie Bernie Ecclestone à Tom Hartley Jnr dans une vidéo montrant les deux hommes faire le tour de la collection.

Nous regretterons simplement qu'à l'aube de sa vie, l'ancien propriétaire des droits commerciaux de la F1 (sa fortune est aujourd'hui estimée à 3 milliards d'euros) préfère disperser ce fabuleux ensemble, estimé à plus de 350 millions d'euros, et qu'il a toujours jalousement gardé secret. C'est la plus importante collection de monoplaces jamais rassemblée et elle aurait sans doute mérité une autre vie, et une autre fin, en rapport l'importance du rôle de Bernie Ecclestone dans l'histoire de la Formule 1. Un musée Ecclestone ? Il n'est peut-être pas trop tard... ❶





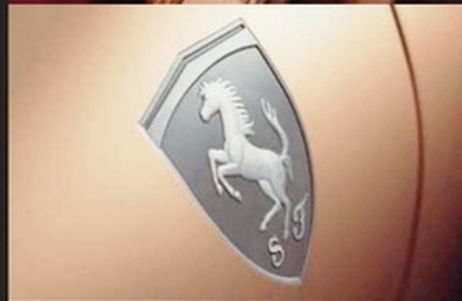
Couleurs et matières

Le département Tailor Made signe une Roma Spider unique qui explore de nouvelles pistes de personnalisation

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS FERRARI

C'est une nouvelle voiture qui rejoint l'exposition *One of a kind* du Musée Enzo Ferrari de Modène, consacrée à des modèles uniques de la marque : une toute nouvelle Roma Spider réalisée par le département de personnalisation Tailor Made du constructeur et proposant quelques intéressantes pistes pour ses clients... Et d'autres dispensables ! Évacuons en premier ce qui nous paraît de l'ordre du gadget. À commencer par la gravure sur le capot d'une rose des vents encadrée par les coordonnées géographiques de Maranello, aussi élégantes qu'une inscription tatouée sur une chute de reins. Je ne suis pas certain que ce soit une bonne idée de laisser certains marquer de façon indélébile la carrosserie de leur Ferrari avec tout ce qui leur passe par la tête... Le stylo Montblanc Meisterstück coordonné à la voiture, accompagné d'un carnet de voyage assorti, est une belle attention (ici les teintes sont un *Oro Mida* pour la carrosserie et du *Rosso Bologna* pour les cuirs intérieurs), même si elle a un petit goût de déjà-vu. J'espère surtout que, contrairement à ce que les photos fournies par Ferrari le suggèrent, le rangement de l'accoudoir ne lui est pas uniquement dévoué – ce ne serait pas très pratique.

Il y a surtout de très bonnes idées, à commencer par la réutilisation de certains matériaux habituellement mis au rebut lors de la fabrication de la voiture. Le recyclage des chutes d'aluminium de fonderie pour certaines pièces du moteur n'est pas visible, mais les éléments de la console centrale fabriqués dans le sable recyclé des moules utilisés pour fonder les blocs-moteurs sont absolument superbes et totalement inédits. Autre originalité, les coutures des sièges en cuir sont réalisées dans un fil fabriqué à partir de pneus recyclés. Superbes aussi, les *Scudettos* des ailes avant, gravés au laser dans l'aluminium de la carrosserie, pour un effet monochrome aussi unique qu'élégant. Enfin, matériau traditionnellement peu utilisé par Ferrari, des placages de bois (d'origine contrôlée) ont été généreusement appliqués sur cette Roma Spider, que ce soit pour le couvre-tonneau de la capote, les seuils de portes, qu'en remplacement des moquettes – et ça va très bien à l'esprit *Dolce Vita* de cette Roma aux faux airs de Riva couleur sable... Tout cela sera-t-il proposé aux clients par Tailor Made ? Ferrari ne le dit pas pour le moment, mais la boîte à idées que représente ce modèle unique devrait en inspirer plus d'un... Et c'est tant mieux !



De haut en bas

Les harmonies colorées de cette Roma Spider ont été entièrement retravaillées. La couleur *Oro Mida* est jolie, mais la rose des vents gravée sur le capot dispensable. L'utilisation de boiseries est intéressante, tout comme le Scudetto gravé au laser sur les ailes.



**OFFICIAL
FERRARI DEALER
SCUDERIA MONTE-CARLO**

Pour l'achat de votre Ferrari, contactez votre concessionnaire et découvrez nos modèles « Ferrari Approved », le programme officiel dédié aux véhicules d'occasion. Nous garantissons 190 points de contrôle, la restauration de l'intérieur et des extérieurs, la garantie et l'assistance jusqu'à 24 mois.

Ferrari Roma

Année : 2022 / 13 385 km
Extérieur : Rosso Corsa
Intérieur : Crema
233 000 €

Ferrari SF90 Stradale

Année : 2021 / 8 950 km
Extérieur : Rosso Corsa Metallizzato
Intérieur : Sabbia
432 000 €

Ferrari Testarossa

Année : 1991 / 63 685 km
Extérieur : Bianco
Intérieur : Cuoio
200 000 €

Ferrari 812 GTS

Année : 2023 / 3 113 km
Extérieur : Azzuro Blu Metal
Intérieur : Blu Sterling
530 000 €

Ferrari 296 GTB

Année : 2022 / 8 080 km
Extérieur : Rosso Corsa
Intérieur : Nero
309 000 €

Ferrari California

Année : 2015 / 13 600 km
Extérieur : Silverstone
Intérieur : Charcoal
265 000 €

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



testarossa

La Testarossa de retour au Lido

La Testarossa qui avait été présentée en avant-première au Lido il y a 40 ans revient à Paris.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS REAL ART ON WHEELS, PIERRE MOUTON

C'est une scène qui s'est déroulée le 2 octobre 1984 : à la veille du salon de l'automobile de Paris où elle avait été présentée en première mondiale, la Testarossa s'était dévoilée à la presse au Lido, parmi les danseuses ornées de plumes du célèbre cabaret des Champs-Élysées. Dans une récente interview donnée au média *Classic Driver*, le « père » de la Testarossa, Leonardo Fioravanti (qui en a supervisé la conception chez Pininfarina) se souvient de cette soirée : « J'ai reçu une invitation de Ferrari à les rejoindre au Lido avec ma femme. Des dames ont commencé à danser très peu vêtues, et je me suis dit : « mais qu'est-ce qu'elles font ? » Soudain, la musique s'est arrêtée, les danseuses ont quitté la scène, il y a eu beaucoup de fumée et, d'un trou dans la scène, la Testarossa est sortie. La foule est devenue folle, tout le monde s'est mis à applaudir et à crier. C'était époustoufflant. »

Quarante ans plus tard, le spécialiste néerlandais Real Art on Wheels a rendu hommage à cet événement le 3 octobre dernier en célébrant de nouveau la Testarossa sur la scène du Lido, dans le

cadre d'une prestigieuse soirée privée. Il a fait venir à Paris l'exemplaire de Testarossa même qui avait été dévoilé au Lido en 1984. C'est la troisième voiture assemblée, celle qui a rejoint le lendemain le stand Pininfarina du salon de Paris, avant d'être exposée au salon de Turin 1984 – et probablement aussi la voiture du salon de Tokyo 1985. Première Testarossa à avoir quitté l'Europe, son propriétaire initial fut le pilote japonais Sokichi Shikiba. Elle a été redécouverte par Real Art on Wheels en 2024, et elle vient tout juste d'être rapatriée en Europe après une révision complète.

À ses côtés, dans l'entrée du cabaret, était présentée une autre Testa' exceptionnelle : la voiture n° 1, la toute première Testarossa de production, qui appartient à une collection privée aux Pays Bas depuis 1996. Si celle-ci n'est pas à vendre, c'est bien le cas de la n° 3 et c'est assurément l'une des façons les plus spectaculaires qui soit de présenter une automobile à ses acquéreurs potentiels, lors d'un dîner spectacle qui rendait un hommage cultivé à l'un des lancements les plus impressionnants de l'histoire de l'automobile. Quelle soirée ! ①



De haut en bas

Alors que la Testarossa n° 3 retrouvait, 40 ans plus tard, la scène du Lido où elle avait été présentée aux journalistes le 2 octobre 1984, la voiture n° 1, la toute première Testarossa produite, se laissait admirer en exposition.

Dans les garages secrets du Prince de Brunei

LES PHOTOS DE LA COLLECTION DU PRINCE JEFRI BOLKIAH ONT FUITÉ :
VOICI LES PLUS ÉTRANGES DE SES QUELQUE 200 FERRARI

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS FERRARI

C'est une fuite de documents que l'on attendait depuis des décennies : une grande partie de la collection des voitures du « Sultan de Brunei » a été dévoilée lorsque plus de 1 800 photos se sont retrouvées en ligne en novembre dernier. Ces voitures ont été accumulées par le Prince Jefri Bolkiah, petit frère du Sultan de Brunei et ex-ministre des finances du petit État asiatique, riche en pétrole. La plupart d'entre elles ont été réalisées spécialement pour lui dans le plus grand secret – qu'il s'agisse de spécifications uniques, de carrosseries spéciales, voire de modèles sur-mesure, et il se dit que ces commandes ont permis à Aston Martin, à Rolls-Royce ou à Pininfarina de survivre aux crises du début des années 1990. C'est une autre crise financière, celle qui a touché l'Asie à la fin de la décennie, qui a mis un terme à cette accumulation mégalomane : un audit réalisé alors a révélé que la société du Prince Jefri avait détourné 40 milliards de dollars d'argent public, dont 14,8 milliards pour son usage personnel.

Les chiffres donnent le tournis : notre homme a possédé plus de 2000 voitures, mais aussi 500 propriétés immobilières, cinq yachts, neuf avions et une centaine de toiles de maître. Il a été prouvé qu'il a dépensé 78 millions de dollars chez Pininfarina, 475 millions chez Rolls-Royce ou encore 900 millions chez le bijoutier Asprey. Sans parler d'un milliard dépensé pour bâtir un hôtel de luxe à Brunei, ou d'un autre pour un parc d'attractions... Rappelons enfin que notre homme est accusé d'avoir séquestré des jeunes femmes dans son harem personnel pour finir de broser le portrait d'un homme bien peu fréquentable... À la fin des années 1990, l'ensemble des biens du Prince Jefri ont été saisis par l'État de Brunei pour toute condamnation, et les photos que vous voyez ici ont été prises en 2002 lorsqu'une maison de vente est venue estimer la collection pour la vendre – ce qui n'a pas abouti. L'Américain Michael Sheenan, mandaté pour vendre quelques supercars, racontait dans un article paru à l'époque comment ces

voitures avaient été laissées à l'abandon dans des conditions climatiques extrêmes, sous une chaleur moite qui rongait les garnitures intérieures. La climatisation avait été coupée dans les garages, tout entretien avait cessé, et seules les voitures les plus exclusives étaient encore protégées alors que des centaines de Mercedes pourrissaient au-delà du rattrapable. Les photos que nous avons pu nous procurer montrent que les habitacles de nombreuses voitures sont attaqués par la moisissure, certaines sont partiellement démontées, d'autres témoignent de fuites inquiétantes... Cela, c'était quelques années après leur saisie, mais près de 25 ans plus tard, qu'en reste-t-il ? Mystère. Quelques autos ont pu fuir les garages de Brunei (certaines étaient utilisées à l'étranger, d'autres conservées par des intermédiaires en attente de règlement de factures...), certaines sont toujours utilisées aujourd'hui, mais il est possible que nous n'en verrons jamais plus la grande majorité...



F90

La voiture la plus secrète, celle dont même Ferrari a longtemps ignoré l'existence, est la F90 (ci-dessous et page de gauche), dessinée par Enrico Fumia chez Pininfarina – à partir de sa proposition non retenue pour le concept-car Mythos. Cette curieuse auto est basée sur la Testarossa, mais avec des radiateurs de refroidissement

déplacés à l'avant, et affiche un motif en ellipse se répétant aussi bien à l'avant (calandre), qu'à l'arrière (feux) et sur les flancs. Six voitures ont été assemblées chez Bacchelli & Villa, avec l'aide de Coggiola et d'Italtecnica, et peintes dans différents coloris. Une originalité de ce modèle est son toit en verre coulissant qui permet d'ouvrir l'habitacle.



MYTHOS

Ferrari n'a jamais donné suite à concept-car Mythos de 1989, bien qu'une production en petite série ait été envisagée, et peut-être que ces premières études ont servi de base aux quatre Mythos réalisées pour Brunei sur la base de la Testarossa (par Coggiola et Italtecnica) – telles des voitures de production, ces dernières ressemblent au

concept-car, mais ont été considérablement modifiées pour un usage routier. Contrairement à la barquette originale, il s'agit de coupés à toit rigide et des phares escamotables, des prises d'air additionnelles et des rétroviseurs ont été – entre autres – ajoutés, alors qu'un nouvel intérieur a été réalisé.



FX

Difficile de reconnaître la 512 TR sous la robe de la FX réalisée par Pininfarina à partir de 1994, mais il y a, dehors comme dedans, des faux airs de 360 Modena, et on peut se demander si les premiers projets de la berlinette n'ont pas été ici réutilisés ici. Les radiateurs latéraux ont migré au-dessus du moteur, ce qui explique la disparition des prises d'air au niveau des portes, mais la principale innovation de la voiture est sa transmission séquentielle : c'est une première mondiale sur une voiture de route. L'équipe technique de Pininfarina, dirigée par Paolo Garella, a travaillé en collaboration avec Italtecnica pour la fabrication de cette voiture, alors que les premiers exemplaires étaient équipés d'une transmission réalisée par le spécialiste britannique Prodrive – connu pour la préparation de voitures de course, à l'image de l'engagement en rallyes de Subaru.

Utilisant des boutons au volant, cette transmission combinait des commandes pneumatiques pour le passage des rapports et hydrauliques pour l'embrayage. Quatre voitures ont été réalisées sur base de 512 TR, alors que les trois suivantes ont repris les soubassements plus modernes de la F512 M qui l'a remplacée. La commande de boîte séquentielle Prodrive n'ayant pas donné satisfaction, c'est l'écurie de Formule 1 Williams qui a fourni sa transmission aux dernières voitures. Six autos ont été livrées à Brunei et une septième s'est retrouvée dans une collection aux États-Unis. Il est à noter que des F355 ont également été converties par Pininfarina à la transmission séquentielle Prodrive pour Brunei avant l'apparition de la boîte F1, et la rumeur veut que ce sont ces conversions qui ont convaincu Ferrari de la produire en série.





456

C'est peu de dire que le Prince Jefri aimait la 456 : on en décompte 42 exemplaires dans sa collection, dont de nombreux modèles considérablement modifiés par Pininfarina à partir de 1994 et connus sous l'appellation Venice. Il s'agit d'abord de six cabriolets à l'arrière entièrement retravaillé (il semblerait que Pininfarina ait imposé la réalisation de petites séries pour rendre chacun de ces projets économiquement viables), puis de six berlines à quatre portes et à l'empattement rallongé de 200 mm (dont deux livrées à la famille royale belge) et sept breaks à quatre portes. Toutes ces voitures ont été équipées de boîtes automatiques alors que celle-ci n'était pas encore disponible chez Ferrari (la 456 GTA a été lancée en 1996) : il s'agissait de transmissions prélevées sur des Porsche 928 ainsi que des Mercedes. Là encore, la société Coggiola a été mise à contribution pour l'assemblage de ces voitures spéciales. Moins connues, deux voitures ont été converties avec un système de vision nocturne, avec caméras sur le toit et de nombreux écrans à la place de l'instrumentation, et dont la complexe électronique occupe l'ensemble du coffre (ci-dessous).



288 GTO

Premier projet réalisé par Pininfarina pour le Prince : la conversion au volant à droite d'une série de quatre 288 GTO aux couleurs exotiques et à l'intérieur plus luxueux. Cela n'a pas été sans problème et Paolo Garella racontait dans une interview comment son passeport a été confisqué toute une nuit à Brunei le temps qu'il arrive à faire fonctionner le rappel de clignotant sur cet exemplaire bleu Indigo.



GTO EVOLUZIONE

La dernière des cinq GTO Evoluzione assemblées a été commandée par le Prince Jefri en 1987. Elle fait partie des deux autos équipées du V8 type « CR », moins puissant (530 ch) initialement destiné aux courses d'endurance. Elle n'a jamais quitté la collection.



TESTAROSSA SPIDER

Combien Pininfarina a-t-il réalisé de Testarossa Spider à la demande de Brunei ? Il semblerait qu'il y en ait eu onze, et ces voitures sont différentes du tout premier exemplaire fabriqué pour Gianni Agnelli, qui employait des pièces de carrosserie spécifiques. Chacune des onze est peinte dans une couleur différente.

F40 ET F40 LM

Comme toutes les voitures livrées à Brunei, ces F40 étaient à conduite à droite : la conversion a été réalisée par Pininfarina et ce sont les seules F40 à jamais avoir eu leur volant de ce côté – et aussi les seules à avoir été livrées dans une couleur autre que le rouge. Il y a eu onze F40 dans la collection de Brunei : sept voitures de route, et quatre LM. Ces autos avaient une présentation plus luxueuse avec des sièges en cuir de Testarossa, des vitres électriques, une climatisation et un volant réglable. Une de ces voitures disposait d'un revêtement de carrosserie noir mat censé la rendre furtive aux radars.



A man with a beard, wearing a white button-down shirt and blue jeans, stands with his hands clasped in front of a large blue Allianz banner. The banner features the Allianz logo and text in French. To the left of the man is a vertical white banner with text and images of sports cars.

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*

Allianz 

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

www.jassuremaGT.fr

TOUS LES 2 MOIS
EN KIOSQUE



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR
BOUTIQUE.NGPRESSE.FR

REPORTAGES

« 288 » GTO: ici commence la lignée des supercars **Page 34**
Au volant de la grande 365 GT 2+2, une Ferrari innovante **Page 50**
Rencontre exceptionnelle avec la 250 Super Monza **Page 60**
599 GTB Fiorano, le monstre sacré moderne **Page 68**





L' INITIATRICE

Avec la « 288 » GTO, Ferrari a lancé une série de supercars qui ont revigoré une marque qui devenait trop tranquille. 40 ans plus tard, nous redécouvrons une authentique légende.

TEXTE BEN BARRY | PHOTOS LEE BRIMBLE

« L

a 288 GTO a été très prisée dès son lancement en 1984 et n'est jamais descendue en dessous de son prix d'origine [un peu moins d'un million de francs, soit 150 000 euros], même dans le pire contexte économique, comme l'a fait la Ferrari F40 », déclare Tom Hartley Jr., rappelant que les prix atteignent aujourd'hui plusieurs millions d'euros.

Pourtant, cette voiture spéciale d'homologation a bien plus à offrir que sa valeur à sept chiffres. Connue officiellement sous le nom de Ferrari GTO, inspirée par la course automobile et développée par Harvey Postlethwaite et Nicola Materazzi, membres de l'équipe de Formule 1 de Ferrari, le cocktail de ses turbocompresseurs et de sa carrosserie légère en composites doit autant à la F1 126C de 1981 qu'aux voitures de rallye radicales du Groupe B.

Le fait qu'elle reprenne les initiales Gran Turismo Omologato pour la première fois depuis la 250 GTO a donné le coup d'envoi de la lignée des supercars Ferrari (les F40, F50, Enzo, LaFerrari et la nouvelle F80 ont toutes suivi) et qu'elle revigorait une gamme que Enzo Ferrari lui-même considérait comme excessivement embourgeoisée est également important. Mais pour l'instant, le vendeur de voitures de prestige Tom Hartley Jr. aimerait que je m'attarde sur la valeur de ces voitures 40 ans plus tard. Je suis sur le point de conduire l'une de ses voitures après tout.

Il est bien placé pour commenter les prix, ayant vendu environ 45 exemplaires de la GTO depuis 1997, certains parfois à trois ou quatre reprises. Les prix ont grimpé en flèche pendant cette période. « Je me souviens de l'époque où elles coûtaient 300 000 euros, explique-t-il, et où elles sont restées à 400 000 euros pendant un certain temps avant de grimper très rapidement à 900 000 euros vers 2008 ou 2009. La première que j'en ai vendue pour 1 million d'euros, c'était en 2010. »

Ah, si seulement... Aujourd'hui, Tom Hartley Jr. révèle qu'il vient de conclure une vente à 4,2 millions d'euros, un chiffre à la fois étonnant et normal. Puis il me remet les clés de la voiture de son client, le châssis #54781. Il me demande d'être très prudent. Cela va sans dire, mais il serait également dommage de ne pas sentir la poussée de ce projectile de 400 ch pour 1 160 kg (à vide), pour comprendre ce qui rend une GTO si spéciale et transmettre son excitation avec des mots, du mieux que je peux. – tout en étant TRÈS prudent.

MACHINE À TALONS-POINTE

Je me glisse dans un habitacle essentiellement noir, sur un siège en cuir Connolly boulonné presque directement au plancher, dont le centre perforé est nervuré et dont les coussins de soutien ont apparemment été moulés sur un pilote anorexique. L'ambiance est sérieuse et résolument dépouillée, mais il ne s'agit pas d'une voiture de course nue – il y a des tapis et des contreportes, par exemple. Devant moi se trouve un

Ci-contre et page de droite
Nous parlons avec « Monsieur Supercars », Tom Hartley Jr, derrière lequel se trouve l'une des six GTO Evoluzione. La 288 est magnifiquement alerte et gratifiante à conduire.





TOUT LE MONDE LA REGARDE ET ON NE PEUT PAS LES BLÂMER. LE DESSIN EST TELLEMENT MAGNIFIQUE

Ci-dessous et page de droite
L'intérieur revêtu de cuir monochrome
est loin d'être dépouillé. La carrosserie
est dérivée de celle de la 308, mais
elle est encore plus séduisante.

volant à trois branches de petit diamètre, le tableau de bord est recouvert d'un tissu technique doux, et la console centrale comporte trois indicateurs auxiliaires qui complètent le tableau de bord principal à quatre cadrans – le compte-tours atteint 7800 tr/min, mais les reflets rendent tous les instruments peu lisibles à vitesse élevée.

Mes jambes sont fortement décalées vers la droite en raison de l'intrusion du passage de roue, mais le pédalier est parfait – la pédale de frein caoutchoutée est rognée dans son coin inférieur droit et blotie contre l'accélérateur articulé au sol. Lorsque je lâche ma main droite du volant, elle tombe comme aimantée sur la boule de billard au sommet de la longue tige qui jaillit d'une grille ouverte. Tout semble appeler les talons-pointe et les passages de rapports dès que l'occasion se présente.

Je suis à l'aise dans cette voiture même si, du haut de mon mètre quatre-vingt-dix, je n'ai qu'un centimètre d'espace pour ma tête et je préférerais que le siège recule d'autant. Lorsque j'ouvre le capot moteur, la raison est évidente: on ne voit même pas la moitié du V8 2,8 litres (le « 288 » du nom officiel sert à la différencier de la 250 GTO), le reste étant poussé si loin dans la cloison en Kevlar et Nomex que celle-ci arbore une imposante bosse entre les sièges.

Ce sont plutôt les deux intercoolers Behr qui attirent d'abord mon attention, perchés juste derrière le moteur comme une paire de machines à panini, la tuyauterie s'enroulant autour du cadre du châssis jusqu'à deux turbocompresseurs IHI étonnamment délicats dans les profondeurs du compartiment. Ce n'est pas la première voiture de route turbo de Ferrari: il s'agissait de la 208 GTB Turbo de 1982, qui insérait un V8 turbo de 2,0 litres dans une carrosserie de 308 afin d'éviter la TVA italienne punitive pour les gros moteurs.



À l'arrière, un carter de transmission marqué Ferrari est suspendu entre les roues arrière, comme les organes d'un étalon excité. Bien que le bloc du V8 F114B soit apparenté à celui de la 308 GTB atmosphérique, il a été tourné de 90° pour adopter une position longitudinale, ce qui améliore l'équilibre de la tenue de route et facilite le changement des pignons de boîte en compétition.

Développé par Materazzi en même temps que la Lancia LC2 de Groupe C, ce moteur est également beaucoup plus puissant que celui de la 308 GTB, avec 400 ch à 7000 tr/min et 496 Nm à partir de 3800 tr/min – des chiffres qui suggèrent un certain temps de réponse des turbos, mais aussi une incitation surprenante à monter dans les tours pour un bloc suralimenté. Ils représentent également une forte augmentation par rapport aux 255 ch et 284 Nm de la 308 d'entrée de gamme. Avec ses innombrables lamelles de refroidissement, le capot moteur ressemble à un volet de fenêtre, mais la chaleur s'infiltre quand même à travers la cloison moquetée. La courte liste d'options comprenait l'air conditionné et les vitres électriques, deux ajouts bienvenus sur « notre » exemplaire.

Je tourne la petite clé de contact et attends une seconde, puis appuie sur le bouton d'allumage en caoutchouc noir qui se trouve à côté. Le moteur s'élance rapidement, avec l'âpreté caractéristique des blocs à vilebrequin plat, et se met à bouillir comme une casserole d'eau sur le feu. La première est en bas et à gauche et l'embrayage est si lourd que je suis convaincu que je vais caler, mais le mordant est si indulgent et le moteur si docile que je n'ai pas à rougir de la journée. La direction non assistée est une vraie épreuve à vitesse de manœuvre, mais la GTO est étonnamment docile en ville.

Vous sentez totalement la surface de la route sous vos pieds, mais tous les angles sont arrondis. Les freins servo-assistés sont faciles à

doser, le moteur est souple même lorsque les turbos sont clairement à l'arrêt. Le fait qu'une 288 se sente si compacte et que la visibilité soit si bonne ne fait que renforcer ma confiance: la vue par-dessus le capot bas est fantastique, et les rétroviseurs extérieurs surdimensionnés ainsi que la vitre arrière verticale permettent de garder un œil sur ceux que l'on dépasse.

LA PLUS BELLE DES FERRARI ?

Tom Hartley Jr. possède à la fois la plus ancienne GTO (le deuxième des six prototypes) et une F40 (la voiture qui a repris la mécanique de la GTO et l'a enveloppée dans une carrosserie beaucoup plus aérodynamique) et confirme que la GTO est la voiture la plus facile à utiliser. « Pour moi, une GTO offre une expérience de conduite tout à fait comparable à celle d'une F40, avec une puissance et un poids similaires, ainsi que ce coup de fouet du biturbo, explique-t-il, mais la GTO est une voiture beaucoup plus sophistiquée à conduire, avec un peu plus de confort, alors que la F40 est brute: c'est une voiture de course sur la route. »

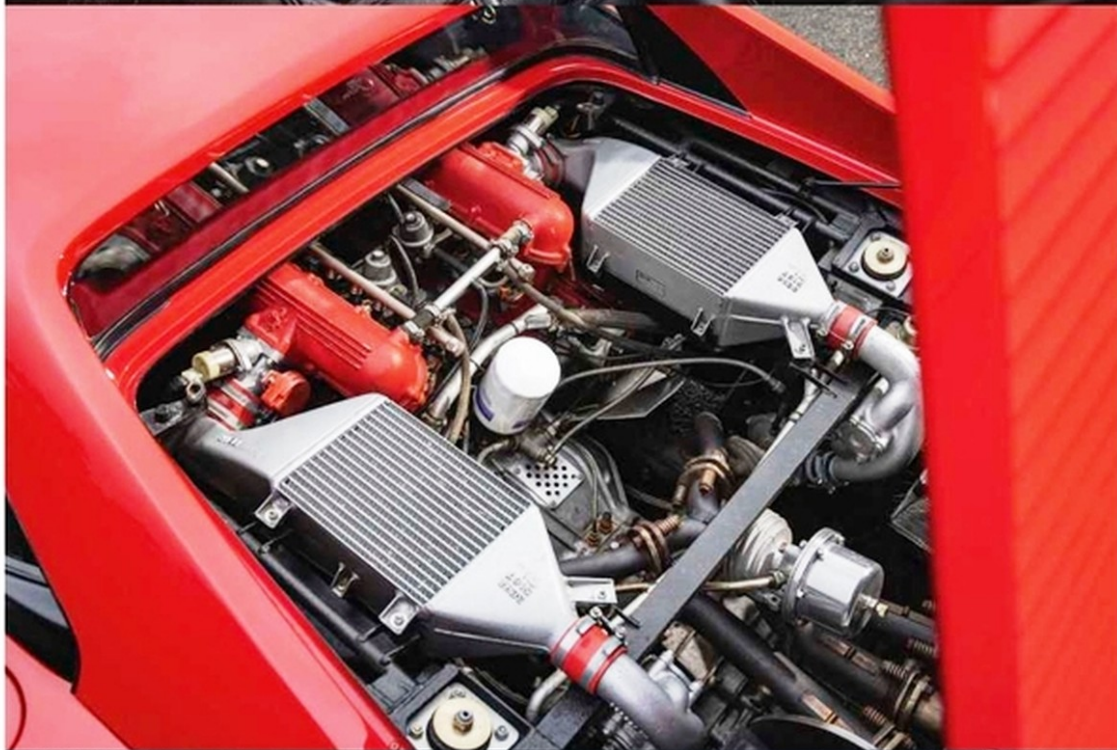
Tout le monde regarde la voiture et on ne peut pas les blâmer. C'est une forme tellement magnifique. Comme le dit Tom Hartley Jr., le profane pourrait la confondre avec « une de ces voitures que Magnum avait l'habitude de conduire », mais la GTO est si éloignée de la 308 que même un test ADN ne serait pas concluant.

Stationnée, avec sa hauteur de seulement 1 120 mm, elle semble être allongée comme un voluptueux nu de Rubens sur une chaise longue, avec des hanches généreuses, une taille pincée, des ailes avant volumineuses et des phares escamotables. Les jantes en alliage Speedline de 16 pouces, en deux parties et à écrou central, sont









Ces deux pages,
de haut en bas puis de
gauche à droite
L'instrumentation reflète
le soleil, contrairement au
tissu qui recouvre la
planche de bord.
Le V8 biturbo à plus
d'allonge que ne le
suggère les 2 855 cm³.
La radio d'époque, les
buses d'air auxiliaires et
les commandes de
climatisation sont très
années 1980. Les événements
obliques renvoient la GTO
à la 250 avec laquelle elle
partage son nom.
Les phares escamotables
définissent le museau,
comme ils le font
sur la 308.



ON SE SENT TOUJOURS CONNECTÉ À CETTE VOITURE, ET NON PAS ÉLOIGNÉ PAR L'AGITATION DES TURBOS

des touches finales dignes d'un bijou. C'est l'œuvre de Leonardo Fioravanti chez Pininfarina.

« C'est la dernière Ferrari que j'ai personnellement dessinée et dirigée », explique Fioravanti, 86 ans, dans un mail qu'il nous a envoyé, la fin d'une lignée qui a commencé en 1965 et qui incluait les Dino, la Daytona et – de façon plus pertinente pour la GTO – les 308 et 328.

Fioravanti décrit la 288 comme une « dérivation » de la 308, ce qui explique que les premiers travaux de conception aient été menés dans le département des essais de Maranello plutôt que dans un studio de design. La genèse est un châssis de 308 inachevé, dont l'empattement a été allongé de 110 mm, les voies élargies, et équipée de jantes de 8 pouces de large à l'avant et de 10 pouces à l'arrière. La carrosserie élargie avec laquelle Fioravanti a enveloppé tout cela est principalement un mélange de panneaux en composites légers – pas les carrosseries en aluminium plus tardives de la 308 – bien que les portes de la 288 soient en acier, son capot est en Kevlar et le toit dans un mélange de Kevlar et de fibre de carbone. En regardant de près, vous verrez que la vitre de la custode arrière se rétrécit au niveau des arcs-boutants, dissimulant ainsi une prise d'air de refroidissement supplémentaire pour le moteur turbo.

Les quadruples phares placés bas dans le pare-chocs la différencient un peu plus de la 308, mais leur montage fixe vous permet d'éclairer les autres conducteurs sans attendre que les phares escamotables se lèvent, une considération cruciale compte tenu des performances. L'arrière un peu plus tronqué réduit la longueur totale de 5 mm par rapport à la 308, malgré un empattement plus long, avec trois la-

nelles, comme des coups de griffes taillés dans les ailes, qui font référence à la GTO d'origine.

Si l'apparence est comparable à celle d'une 308, la base de la GTO est très sensiblement modifiée. Un châssis tubulaire en acier remplace la construction semi-monocoque de la 308 et l'empattement de la GTO est allongé à 2450 mm pour s'adapter à la nouvelle position longitudinale du moteur. Seulement 272 exemplaires ont été produits jusqu'en 1987, tous couleur *Rosso Corsa*, marquant le retour de Ferrari à la production en petite série pour la première fois depuis la 365 California, près de vingt ans auparavant (et dépassant largement les 200 unités requises pour l'homologation du Groupe B).

DU SOUFFLE ET DE L'ALLONGE

Cette voiture est entièrement telle qu'elle a quitté Maranello en 1985, pour être livrée au fondateur du Club Ferrari Allemagne. Le moteur et la boîte de vitesses *matching-numbers* sont complétés non seulement par les panneaux d'origine (les panneaux de carrosserie sont uniques à chaque voiture et numérotés), mais aussi par la peinture de cette voiture qui est entièrement d'origine.

Tout cela pèse sur mon esprit alors que j'atteins une route secondaire alléchante. Le V8 de la GTO est un pur moteur turbo – un peu plat à bas régime, puis spectaculaire au-dessus de 4000 tr/min – mais il y a également suffisamment de muscle à bas régime pour une conduite normale, et l'accélérateur est étonnamment réactif, même lorsque le turbo n'est pas vraiment en charge. Cela signifie que vous vous sentez toujours connecté à cette voiture, et non pas éloigné par les effets du turbo.

GTO

MOTEUR V8 2855 cm³, 2 x 2 ACT, 32 soupapes, 2 turbos, injection électronique Weber-Marelli **PUISSANCE** 400 ch à 7 000 tr/min
COUPLE 496 Nm à 3 800 tr/min **TRANSMISSION** manuelle à 5 rapports, DGL **DIRECTION** Crémaillère **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres anti-roulis **FREINS** disques ventilés, Av: 306 mm, Ar: 310 mm
PNEUS Av: 225/50 ZR16, Ar: 255/50 ZR16 **POIDS** 1 161 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,90 kg/ch (à sec)
VITESSE MAXI 305 km/h **0 À 100 KM/H** 4"9 **PRODUCTION** 1984-1985 (279 exemplaires) **COTE ACTUELLE** env. 5 000 000 euros



LA CONDUITE EST VRAIMENT
SPÉCIALE, UNE COMBINAISON DE
RETOUR D'INFORMATION EN
HAUTE DÉFINITION, DE LINÉARITÉ
ET DE SUPPRESSION DES BOSSES







LES PERFORMANCES RESTENT HORS DU COMMUN : ÇA DEVAIT ÊTRE ÉPOUSTOUFLANT DE ROULER À 305 KM/H IL Y A QUARANTE ANS

En maintenant l'accélérateur, on ressent une sorte d'inquiétude alors que les turbos commencent à s'activer, et lorsque je dépasse les 4000 tr/min, la voiture décolle vraiment sur une généreuse vague de suralimentation – avec une sensation d'urgence surprenante – m'encourageant à poursuivre jusqu'à 7000 tr/min. Quarante ans plus tard, ses performances restent hors du commun : ça devait être époustouflant de rouler jusqu'à 305 km/h à l'époque.

Heureusement, les récents et très sains pneus Michelin de 16 pouces de cette voiture mordent dans la surface avec une réelle conviction. Le premier rapport, très haut, me permet d'attaquer les carrefours avec confiance et, bien que les deuxième et troisième rapports soient beaucoup plus courts et plus rapprochés, l'adhérence n'est pas prise en défaut.

Je n'ai pas l'impression que la GTO va m'éjecter de la route – en fait, les quelques poussées occasionnelles de patinage à l'accélération sont plus malléables qu'accrocheuses. Les changements de rapports eux-mêmes semblent un peu collants au début jusqu'à ce que j'apprenne à y mettre du mien, en particulier avec un bon coup d'accélérateur au rétrogradage – avec une sonorité et des sensations fantastiques.

Même conduite de la sorte, les bruits de souffle et de sifflement synonymes de turbocompresseurs sont pratiquement inaudibles – lorsque je relâche rapidement l'accélérateur, je n'entends juste qu'un râle nasillard et furieux. Mais ce qui est vraiment spécial avec la GTO, c'est sa tenue de route, une combinaison de retours d'informations à haute définition, de linéarité et de suppression des bosses – à la fois par la suspension elle-même et par la crémaillère non assistée lorsqu'elle est en appui dans un virage.

Cette direction est glorieuse, se réveillant immédiatement avec un poids parfait passé le point milieu, pointant le nez rapidement vers le point de corde et renvoyant constamment des informations sur l'adhérence et les conditions de surface, sans jamais se montrer confuse. La suspension qui semblait si souple en ville continue à se définir par son élasticité – une connexion avec la surface qui filtre toutes les mauvaises choses.

Alors que la route commence à plonger dans la descente, je braque la direction dans un virage pour découvrir un roulis important, mais que le contrôle de la caisse est excellent et qu'il n'y a pas d'inertie lorsque la suspension arrière « attrape » le poids du moteur. On n'a pas non plus l'impression que le V8 cherche à faire partir l'arrière, ni que les freins puissants ne viennent perturber l'équilibre au moment de taper dans la pédale. C'est une voiture conçue dès le départ pour gérer sa puissance généreuse à une époque où les aides électroniques n'en étaient qu'à leurs balbutiements – et il n'y a certainement pas ici.

J'accélère le rythme, en sollicitant davantage le train avant, et la GTO file avec une précision magnifique, m'encourageant toujours à

aller plus loin. Tout ce que je ressens m'indique qu'elle sera bien équilibrée et facile à prendre en main si j'appuie tôt sur la pédale d'accélérateur afin d'associer le blocage de la direction au coup de boost. Je m'approche des limites, sentant les pneus grignoter les limites de l'adhérence. Cette voiture est incroyablement bonne, elle implique tellement plus que la Porsche 959 contemporaine, et est tellement agréablement équilibrée...

En fait, ce qui est le plus effrayant, c'est sa valeur. 3,5 à 5 millions d'euros ! Je ne peux pas... J'abandonne avant de faire une bêtise et je retourne chez Tom Hartley Jr. avec la voiture encore en un seul morceau, plutôt que de risquer au moins mes deux reins.

CE N'EST PAS QUE POUR L'ARGENT

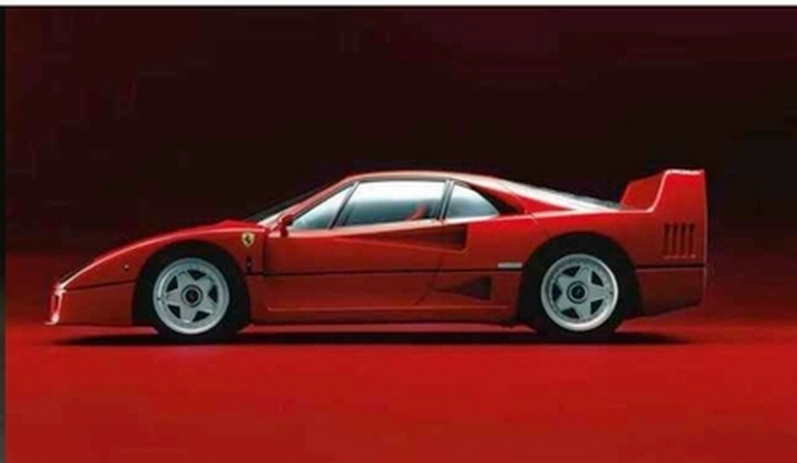
De retour dans le showroom, Tom Hartley Jr. me montre la 288 GTO qu'il vient de vendre, ainsi que l'une des six GTO Evoluzione qui étaient nées pour courir mais ne l'ont jamais fait en raison de l'annulation du Groupe B à la fin de l'année 1986. Avec les trois voitures alignées dans l'ordre chronologique, on a l'impression de regarder une illustration de la *Marche du Progrès*, en particulier la façon dont la F40 reprend le design plutôt bulbeux de l'Evoluzione et le réorganise en quelque chose de beaucoup plus cohérent, sans parler du fait qu'elle est beaucoup plus futuriste. Il est difficile de croire qu'un an seulement les sépare.

Laquelle choisir ? Certains des clients de Hartley n'ont pas à se poser la question, préférant collectionner toutes les supercars Ferrari. Mais pour Tom Hartley Jr. lui-même, la GTO restera toujours spéciale.

« Pendant de nombreuses années, les gens achetaient les deux [GTO et F40], mais comme ces voitures sont devenues plus collectionnables et que les prix ont augmenté, de plus en plus de gens ont décidé d'investir dans le Big Five », explique-t-il, en faisant référence à l'ensemble 288 GTO, F40, F50, Enzo et LaFerrari que nous examinons plus en détail dans les pages suivantes.

« De toutes ces voitures, je dirais que les GTO sont entre de meilleures mains, détenues depuis longtemps par des collectionneurs qui ne sont pas motivés pour vendre. Il suffit de regarder le marché. Ferrari a construit plus de 1300 F40, il y en a donc toujours plusieurs à vendre. Il en va de même pour les F50 et les Enzo. Pour les LaFerrari, il suffit de choisir la couleur. Mais il n'y a eu qu'une seule GTO à vendre dans le monde récemment et c'est la voiture que nous avons accepté de vendre cette semaine. »

Après avoir fait l'expérience de cette GTO, on comprend pourquoi les propriétaires sont si réticents à la laisser partir – bien au-delà des valeurs à sept chiffres, la première supercar de Ferrari reste, aujourd'hui encore, une auto étonnante à conduire. ❶



LES SUPER FERRARI BRILLEN

Le Big Five de Maranello, tant individuellement qu'en lot ultime, résiste aux récentes fluctuations du marché.

TEXTE JOHN MAYHEAD | DATAS ET GRAPHIQUES HAGERTY

Il y a plusieurs façons de montrer que l'on est un collectionneur de voitures sérieux. Posséder une voiture de concours *Best in Show*, une voiture de course ou le prototype d'un modèle célèbre est une évidence, mais pour ceux qui aiment les classiques plus modernes, il y a une main qui surpasse toutes les autres sur la table: la collection des supercars Ferrari.

Posséder une seule 288 GTO, F40, F50, Enzo ou LaFerrari indique que le propriétaire est très sérieux, mais pour beaucoup, ce n'est pas suffisant. Les données mondiales de Hagerty montrent que parmi les collectionneurs qui possèdent au moins une des voitures de prestige connues sous le nom de « Big Five », 31 % possèdent plus d'un exemplaire et environ 3 % possèdent les cinq.

Il s'agit d'un engagement important, qui nécessite un solide compte en banque. En juin dernier, RM Sotheby's a proposé les cinq véhicules lors d'une vente aux enchères à Toronto, au Canada, pour un prix total combiné d'un peu moins de 20 millions de dollars (19 millions d'euros). Bien que la fièvre des enchères ait pu jouer un rôle, les résultats n'étaient pas inattendus, car les prix ont augmenté de façon spectaculaire ces derniers temps: rien qu'au cours des trois dernières années, l'augmentation moyenne pour l'ensemble de ces

voitures a été de 50 % – la F40, qui a connu la plus forte hausse, ayant gagné 67 % de sa valeur.

Les valeurs élevées de tous les modèles pourraient expliquer pourquoi la génération des baby-boomers (nés entre 1946 et 1965), généralement plus aisée, reste dominante en termes de propriété: ce groupe démographique représente le plus grand nombre de propriétaires pour les cinq voitures et, pour tous les modèles sauf un, le nombre de propriétaires baby-boomers est supérieur à la moyenne (voir fig.1).

L'anomalie dans les deux cas est la F50: 27,8 % de ses propriétaires sont issus de la génération X, soit autant que de baby-boomers – en moyenne parmi les voitures assurées par Hagerty, 32,1 % des propriétaires sont des baby-boomers. La F50 est également la seule voiture du lot dont les propriétaires appartiennent à tous les groupes démographiques.

C'est fascinant parce que la F50 est la voiture dont la cote a vraiment explosé ces dernières années. En mai 2015, c'était le modèle le moins cher de la liste; aujourd'hui, c'est le plus onéreux. Hagerty utilise un algorithme de « collectionnabilité » pour classer plus de 2800 voitures à partir de facteurs aussi divers que la taille du moteur, les références culturelles et la volonté des acheteurs de dépenser au-delà de l'estimation.



La F50 se classe devant 98,6 % des autres voitures: son intérêt en collection et son attrait auprès de toutes les générations de collectionner se sont traduits par une croissance de la cote. Il est intéressant de noter que les deux modèles phares qui obtiennent un score encore plus élevé que la F50 selon l'algorithme de collectionnabilité – la F40 et l'Enzo se situent toutes deux à plus de 99 % – sont également les voitures dont la proportion de propriétaires nés après 1965 est la plus élevée (fig. 2).

Les prévisions des valeurs de ces voitures devraient être solides. Bien qu'environ un tiers des cotes du guide des prix Hagerty aient chuté au cours des 12 derniers mois, Ferrari a une fois de plus démontré sa résilience. Prenons l'exemple des ventes aux enchères de Monterey de l'été dernier: les ventes totales de Ferrari ont baissé de 7 % par rapport à 2023, mais la baisse a été de 41 % pour Porsche et de 60 % pour Mercedes-Benz: la situation de Ferrari semble plus saine. En outre, le taux de vente des Ferrari n'a baissé que de 5 % par rapport à l'année précédente, contre une baisse de 10 % pour l'ensemble des marques, de 11 % pour les Porsche et de 19 % pour les Mercedes-Benz. Le « Big Five » Ferrari constituera probablement encore l'une des collections automobiles les plus recherchées de la planète. ①



De gauche à droite et ci-contre

La 288 GTO n'est pas très appréciée par la Millénials. La F40 est la préférée des Boomers. La F50 est sortie de l'ombre en 2015. L'Enzo est celle qui a le plus de propriétaires de la Génération X. La moitié environ des propriétaires de LaFerrari ont moins de 60 ans.

Fig. 1. Qui possède les supercars Ferrari ?

Données démographiques Hagerty sur les supercars Ferrari (% total par véhicule)

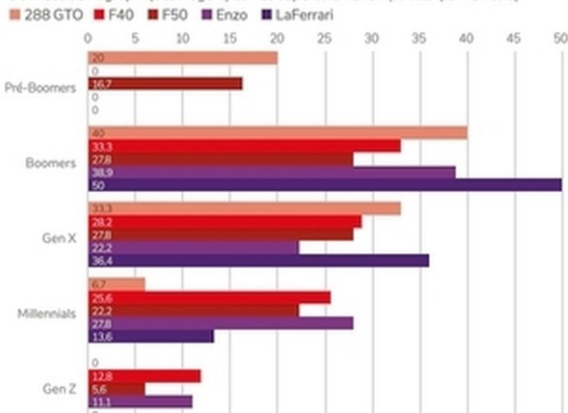
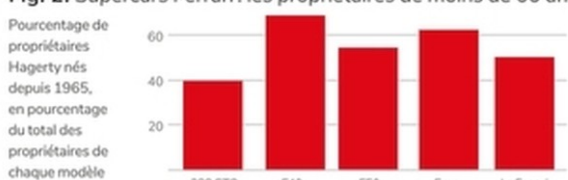


Fig. 2. Supercars Ferrari : les propriétaires de moins de 60 ans



UNE DANSE AVEC LA REINE MÈRE

C'était la plus longue et la plus lourde des Ferrari,
mais aussi une voiture au raffinement inédit.
Il est temps de redécouvrir une grande Ferrari,
dans tous les sens du terme.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER







Voici une vision dont les plus jeunes de nos lecteurs n'ont pas l'habitude. Dans notre époque où les Ferrari les plus désirables ont des peintures nommées *Verde Pino*, *Celeste Chiaro* ou *Nocciola*, où on ne jure que par les restaurations dans les couleurs d'origine, et où les voitures aux teintes les

plus rares voient leur cote monter en flèche, on a oublié que lorsque les premières Ferrari sont devenues des voitures de collection dans les années 1970 et 1980, il n'y avait qu'une seule couleur qui avait la faveur des aficionados.

« Une Ferrari, ça doit être rouge » glisse encore aujourd'hui Daniel Liechty, le propriétaire de cette 365 GT 2+2 qu'il a achetée il y a 40 ans, en nous montrant les photos d'époque : avant qu'il ne l'ait fait repeindre en rouge, il semblerait qu'elle ait été de couleur *Marrone Colorado*. Mais à l'époque, c'est l'héritage de la compétition qui faisait de Ferrari une marque à part dans le cœur des premiers collectionneurs, et le rouge historique de la Scuderia était quasi omniprésent.

Cadre d'assurance à la retraite, Daniel Liechty a débuté sa carrière professionnelle au service des Ferrari : comme vous le découvrirez dans le portrait que nous lui consacrons en pages 110 à 113, il a été mécanicien chez Charles Pozzi et à la Franco Britannic Automobiles, les deux importateurs historiques de la marque en France, de 1969 à 1972. Et dès que sa seconde vie le lui a permis, il a accédé au rêve de posséder une Ferrari.

LA REINE DE LA ROUTE

On appelle souvent la 356 GT 2+2 « Queen Mary », un surnom peu flatteur donné par les Anglais en raison de sa longueur démesurée qui évoquait l'immense paquebot transatlantique du même nom. C'est peut-être une déformation de son premier sobriquet de « Queen Mother » [Reine mère] des Ferrari qui lui a été attribué par un journaliste du magazine américain *Road & Track* – sans doute parce qu'elle était alors la plus distinguée des Ferrari, mariant comme jamais auparavant sportivité avec civilité.

Lancée au Salon de Paris 1967 et commercialisée jusqu'au début de 1971, elle représentait la troisième génération des Ferrari à quatre places, après les 250 GTE 2+2 et les 330 GT 2+2. Son cœur était le V12 « Colombo » Tipo 245, simple variation à 4,4 litres (4 390 cm³ précisément, soit 365 cm³ par cylindre) du « 330 » de 4,0 litres qui le précédait par l'augmentation de la course des cylindres à 81 mm – au lieu de 77 mm. Avant lui, le 330 marquait une évolution beaucoup plus profonde par rapport à l'iconique « 250 » de 3,0 l : son alésage accru avait demandé de modifier le bloc pour élargir les passages d'eau afin d'améliorer le refroidissement.

Le 4,4 litres avait fait son apparition en 1966 sur la très exclusive 365 California (14 exemplaires) et se voyait maintenant décliné en grande série sur la 365 GT 2+2, toujours avec un arbre à cames unique par banc de cylindres (ils seront doublés sur la 365 GTB/4 « Daytona »), un carter humide et trois carburateurs Weber 40 DFI/5, pour développer 320 ch à 6 200 tr/min.

Le châssis Tipo 591 reprenait l'empattement de 2 650 mm de la 330 GT 2+2, mais la 365 GT 2+2 aux grands porte-à-faux était 134 mm plus longue que cette dernière et ses voies étaient élargies de 41 mm à l'avant et de 79 mm à l'arrière. Surtout, elle était la première Ferrari de série à disposer d'une suspension entièrement indépendante, avec des triangles superposés et des ressorts hélicoïdaux aux quatre roues, au lieu du pont rigide associé à des ressorts à lames jusque-là employés sur les trains arrière. Mieux, ce train postérieur disposait d'une nouvelle suspension oléopneumatique développée par Koni qui permettait de garder une hauteur constante quelle que soit la charge – son objectif premier étant d'améliorer le comportement routier.

Ce n'était pas tout : elle recevait aussi quatre disques de freins ventilés et la première direction assistée montée sur une Ferrari. C'était sans doute indispensable : avec 1 480 kg, elle était alors la voiture la plus lourde jamais sortie de l'usine de Maranello, et ses 4 974 mm de long représentaient un autre record pour Ferrari. Le niveau de finition – avec de nombreuses boiseries – et d'équipement était également inédit pour une Ferrari de production. Les raffinements de la 365 GT 2+2 comprenaient des vitres électriques, une climatisation (optionnelle en Europe, en série aux États-Unis), un dégivrage de vitre arrière et un autoradio avec recherche automatique des stations... Du jamais vu !

Six voitures commandées en 1970 par Luigi Chinetti pour le marché américain ont même reçu une transmission automatique. Avec un peu plus de 800 exemplaires produits, la 365 GT 2+2 a représenté au cours de sa carrière la moitié des ventes de Ferrari et les États-Unis ont été un marché important pour elle : ce fut la seule Ferrari à avoir été commercialisée outre-atlantique au moment du durcissement des normes de pollution de 1968 (et la dernière 2+2 V12 vendue aux États-Unis jusqu'à la 456 GT de 1992), qu'elle respectait grâce à une pompe injectant de l'air sous pression dans le collecteur d'admission sous les 3 100 tr/min.

UNE RENAISSANCE ITALIENNE

Le rouge habituel des berlinettes de sport Ferrari met en lumière les proportions surprenantes de la 365 GT 2+2, mais aussi les détails subtils de son dessin Pininfarina. Celui-ci s'inspirait de quelques chefs-d'œuvre tels que la 365



**Son surnom lui a été donné par
un journaliste de Road & Track:
« Queen Mother of Ferrari »**





Ci-dessus, sens horaire, et page de gauche de haut en bas

L'instrumentation est complète et lisible. Ici sans sa boîte à air, le V12 « 365 » émet une sonorité délicate. La notice d'époque est un superbe document. Daniel Liechty au volant de son bolide bien aimé, acheté il y a 40 ans et restauré par les meilleurs artisans de Modène.

California pour le musée avec sa calandre en ellipse encadrée de demi-pare-chocs aux feux de position et clignotants intégrés, la 500 Superfast et surtout la 330 GTC Speciale assemblée pour le Roi des Belges pour le traitement du vitrage latéral et du panneau arrière tronqué, aux étonnantes triples feux ronds alignés sur une plaque en aluminium poli. Les carrosseries de 365 GT 2+2 n'étaient pas assemblées à Maranello chez Scaglietti, comme à l'accoutumée, mais à Turin chez Pininfarina, avant de rejoindre l'usine Ferrari pour recevoir leur mécanique. Si les coques étaient en acier, les capots avant et arrière étaient en aluminium et les planchers et cloisons en fibre de verre. La voiture de Daniel, le châssis #13237, est équipée des jantes en alliage à 10 trous qui équipaient les premiers modèles (identiques à celles des 330 GT 2+2 Série 2), avant qu'un modèle en étoile au modernisme incongru ne les remplace (des roues-fils Borrani étaient la seule autre option au catalogue). Notre homme l'a dotée de coques de phares réalisées sur mesure en Altuglass, un

verre acrylique utilisé pour les verrières des avions de tourisme – une autre de ses grandes passions.

Cette Ferrari, il l'a achetée en 1984 en Seine-et-Marne, à un certain M. Fragnaud, alors âgé de 82 ans, pour 110 000 francs – l'équivalent actuel de 36 000 euros, en comptant l'inflation. Le nom du premier propriétaire de la voiture avait alors déjà été oublié... L'année suivante, elle a subi une importante restauration cosmétique et mécanique rendue nécessaire par un moteur serré. La 365 fut alors envoyée en Italie, où les plus grands spécialistes se sont occupés de lui donner une seconde jeunesse. Elle a été confiée aux légendaires mécaniciens Gianni Diena et Aldo Silingardi, d'Autofabbrica Sport Auto Modena – « Les grands mécanos de l'usine qui étaient devenus des copains », comme l'explique Daniel Liechty. Leur atelier avait assemblé les carrosseries des voitures Serenissima et des premières Cobra Daytona, mais aussi des 312 PB pour l'usine... Une rumeur voulait même que Gianni Diena soit un fils illégitime d'Enzo Ferrari...!





Voici une Ferrari qui ne demande pas à se contorsionner pour se glisser derrière son volant

Pour la mécanique, poursuit Daniel Liechty, « Gaetano Florini, la responsable de la compétition de Ferrari m'a fait un prix. Il m'a même donné des pistons de Formule 1 du début des années 1970 pour achever le moteur. » Avec un bossage différent, ceux-ci augmentent le rapport volumétrique et il estime que la puissance du V12 atteint désormais environ 350 ch.

À LA BARRE DU QUEEN MARY

Il est temps de passer derrière le large volant en bois Nardi... Il faut être monté dans une 275 GTB contemporaine, ou même une 330 GTC, pour bien comprendre à quel point la 365 GT 2+2 était une Ferrari différente en son temps, d'une habitabilité et d'un confort inconnu alors à Maranello. Ce n'était clairement pas un de ces bolides de course habituels que des sièges un peu plus confortables et un peu d'isolant phonique rendaient plus utilisable sur route. Ce n'était pas une Ferrari destinée à battre le chrono sur la piste ou à se jeter d'un lacet à l'autre sur une route de montagne. Non, cette grand tourisme était taillée pour les grandes distances, pour les voyages sur l'autoroute et les grandes nationales européennes et américaines, dans le plus grand confort.

L'espace est la première surprise: voici une Ferrari avec laquelle il n'est nul besoin de se contorsionner pour monter à bord ou pour réussir à se glisser tant bien que mal entre un siège trop droit et un volant trop bas. On peut ici étendre ses membres, prendre ses aises et pourquoi pas envisager de voyager à l'arrière sans trop souffrir. Il y a même un coffre généreux – optimisé par la division du réservoir de carburant en deux parties, dans les deux ailes. Tic tic tic, font les pompes à essence alors que je mets le contact, suivi par le ronflement du démarreur en tournant la clé de contact plus loin, avant que le moteur ne s'éveille quelques secondes plus tard avec une sonorité riche qui remplit généreusement le vaste habitacle – les « mégaphones » ajoutés sur l'échappement n'y sont pas étrangers. Daniel demande d'attendre que la pression d'huile monte à 5 kg avant de commencer à rouler. Le premier contact avec la mécanique est un peu brutal, avec un embrayage lourd et

difficile à doser, mais c'est la seule contrariété à bord de la 365 – hormis la seconde, impossible à passer tant que l'huile de boîte n'est pas à température, une caractéristique des anciennes Ferrari induite par leur conception.

Le large vitrage offre une visibilité panoramique bien utile pour juger des extrémités de l'interminable Ferrari de presque 5 m de long dans le trafic du bourg de Champagne où nous évoluons, et pour placer le fragile musée malgré un rayon de braquage trop grand. La direction est douce, le levier de boîte délicat, le pédalier bien conçu: la 365 se fonde habilement dans la circulation, alors que les odeurs chaudes et les feulements et borborygmes de la mécanique rendent l'atmosphère délicieuse.

Un tronçon de route ouverte aux virages rapides nous permet de découvrir comment la 365 GT 2+2 se comporte dans l'exercice pour lequel elle a été conçue. Dans un profond hurlement métallique, la grosse Ferrari prend rapidement de la vitesse, avec plus de nervosité que je l'imaginais d'une si grande voiture. Le V12 ne manque clairement pas de puissance. Les suspensions modernes filtrent agréablement les irrégularités de la chaussée, malgré son assistance la direction est précise et la 365 inspire la confiance. Assez pour se jeter avec beaucoup de rythme dans la première courbe venue et la voir l'avalier sans sourciller. Nul besoin de rétrograder pour reprendre de la vitesse et continuer d'avancer à vive allure.

Il y a quelque chose qui paraît inopportun dans l'idée de la bousculer, mais les quelques virages de notre parcours montrent que la grosse Ferrari est imperturbable. Nous ne parcourons qu'une vingtaine de kilomètres, mais multiplier cette distance pour dix ou cent à vive allure semble tout à fait concevable – ce que m'a confirmé un périple réalisé dans le siège passager d'un autre exemplaire, il y a quelques années. Ce n'est peut-être pas la plus sportive des Ferrari, mais probablement la plus rapide voiture à quatre places de l'époque. Oubliez l'image de paquebot: la 365 GT 2+2 est une reine, tout simplement. ●

Un grand merci au Cyrille Jacquinet pour son aide à la réalisation de ce sujet.

365 GT 2+2

MOTEUR V12, 4 390 cm³, 2 x 1 ACT, 24 soupapes, 3 carburateurs Weber 40 DFI5
PUISSANCE 320 ch à 6 200 tr/min **COUPLE** 366 Nm à 5 000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion
DIRECTION À vis et galet, assistée **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs
 télescopiques (à hauteur constante à l'arrière), barre antiroulis. **FREINS** Disques ventilés **PNEUS** 205/70 VR15
POIDS 1 480 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 4,63 kg/ch **VITESSE MAXI** 240 km/h
PRODUCTION 1967-1971 (809 exemplaires) **COTE ACTUELLE** 200 000 euros



LE MEILLEUR DES DEUX MONDES



La 250 Monza Spyder associait une carrosserie poids-plume à une puissance poids-lourd. Puis cette voiture-ci a poussé les choses encore plus loin.

TEXTE MASSIMO DELBÒ

PHOTOS NATHAN LINDEMANN



Bien que la marque n'ait été officiellement créée qu'en 1947, au début des années 1950, Ferrari était déjà considérée comme l'un des principaux acteurs de la course automobile, tant en monoplaces qu'en voitures de sport. Après une saison 1953 couronnée de succès, au cours de laquelle

les 340 et 375 MM ont apporté à Maranello le premier Championnat du Monde de voitures de sport, Enzo Ferrari lui-même se sentait de plus en plus mal à l'aise à l'approche de la saison 1954. Les rivaux de Ferrari, notamment Jaguar et Lancia, se rapprochaient de manière inquiétante et l'écart se resserrait. Comme l'histoire l'a souvent prouvé, les intuitions d'Enzo étaient justes. La nouvelle arme de Jaguar pour le championnat 1954 était la Type D, avec son six cylindres en ligne de 3,4 litres et son aérodynamisme inspiré de l'aviation. Elle a fait ses débuts au Mans et s'est révélée très rapide.

La réponse de Maranello fut double : le V12 375 de 4,5 litres sous une forme améliorée Plus, et un nouveau quatre cylindres de 3,0 litres. Ferrari abandonnait le V12 compact conçu par

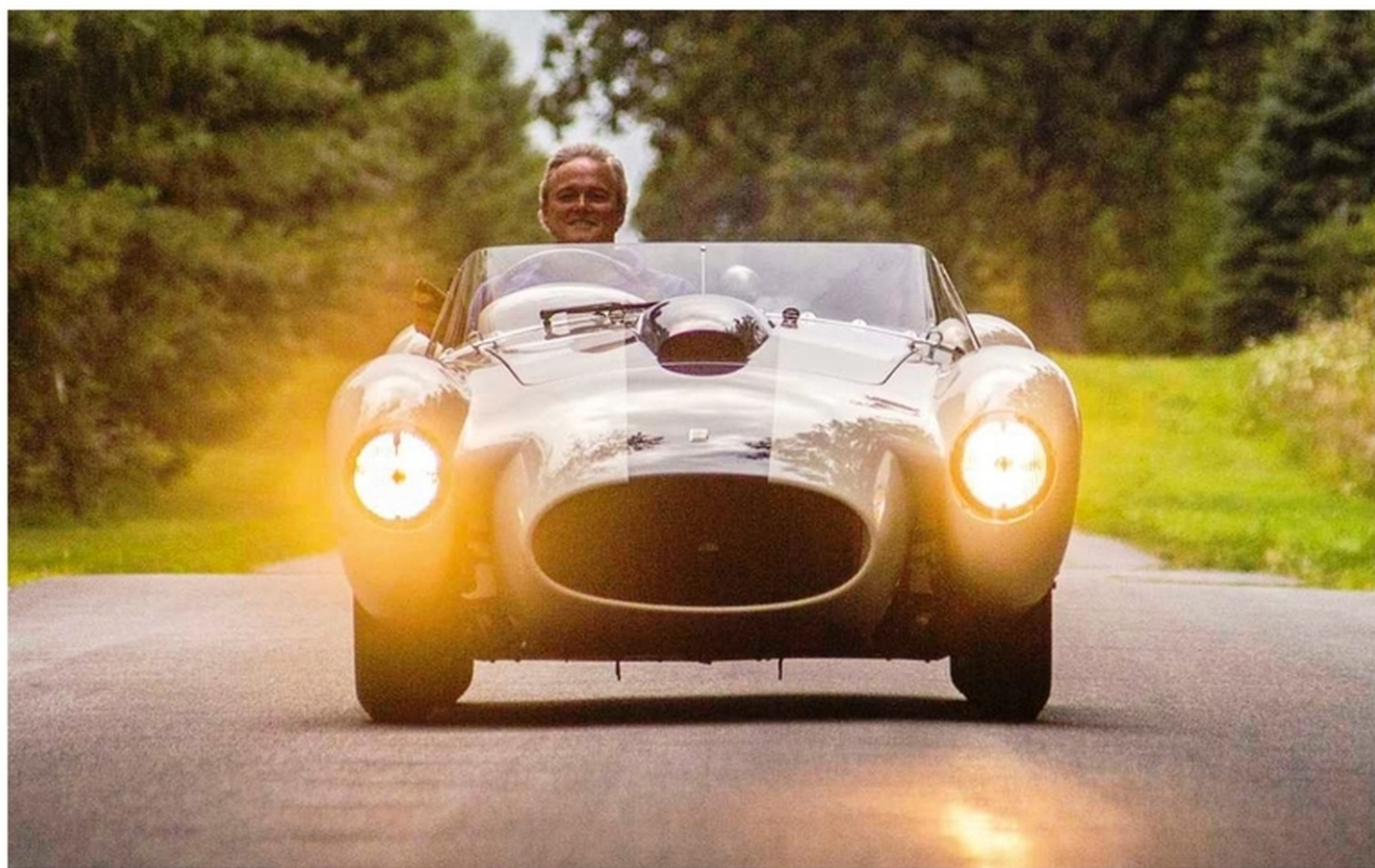
Gioacchino Colombo dans sa plus petite catégorie de voitures de course pour cette nouvelle gamme de moteurs quatre cylindres, conçus par Aurelio Lampredi et dérivés du moteur de F1 de 2,5 litres, léger et fiable, qui a connu un grand succès. Les nouvelles voitures de course ont fait leurs débuts en 1953 avec la 500 Mondial, suivie en 1954 par la 750 Monza. Elles privilégiaient le couple à bas régime au détriment de la puissance à haut régime, mais leur puissance et leur agilité leur ont permis de concourir avec succès jusqu'à la fin des années 1950.

Enzo, comme on pouvait s'y attendre, ne voulait pas s'éloigner complètement de ses traditionnels moteurs V12 et a lancé une nouvelle voiture de course en mai 1954, équipée du V12 3,0 litres de 240 ch de la 250 MM, conçu par Gioacchino Colombo, monté sur le châssis de la 750 Monza, dont il partageait l'empattement de 2250 mm. Pour faciliter la répartition des masses, elle était équipée d'une boîte-pont comme la 750, avec une suspension arrière de Dion pour une meilleure tenue de route. Son poids en ordre de marche était réduit au strict minimum : 850 kg.





ENZO FERRARI, COMME ON
POUVAIT S'Y ATTENDRE,
NE VOULAIT PAS S'ÉLOIGNER
DU TRADITIONNEL V12



La 250 Monza était née, et une petite série de quatre voitures fut fabriquée: trois avec une carrosserie Pinin Farina Spyder (châssis #0420, #0432 et #0466) et une avec une carrosserie Scaglietti Spyder (#0442). Bien que n'ayant pas le numéro de châssis le plus bas, #0432 a été la première voiture livrée, le 12 mai 1954, et est considérée comme le prototype. En effet, le tableau d'assemblage de son moteur, portant le même numéro, indique « Prototipo 250 / GT ». Le calendrier de production était serré, avec seulement cinq semaines entre cette première voiture et la dernière, #0420, livrée le 26 juin. Alors que #0420 est entrée dans l'équipe d'usine, les trois autres ont été livrées à la Scuderia Guastalla de Franco Cornacchia.

Cornacchia, ami personnel d'Enzo Ferrari et propriétaire de l'une des premières concessions Ferrari, était basé à Milan et était lui-même un gentleman driver. Il avait fondé la Scuderia Guastalla en 1951, qui devint l'une des écuries privées les plus prospères et les plus renommées, active en courses de voitures de sport et de Formule 1. L'équipe bénéficiait d'un accès préférentiel aux Ferrari et était souvent soutenue « officieusement » par la firme. Elle recevait les nouveaux modèles bien avant les autres et courait en Europe et en Amérique, avec un faible pour la Carrera Panamericana.

DEUXIÈME VIE AMÉRICAINE

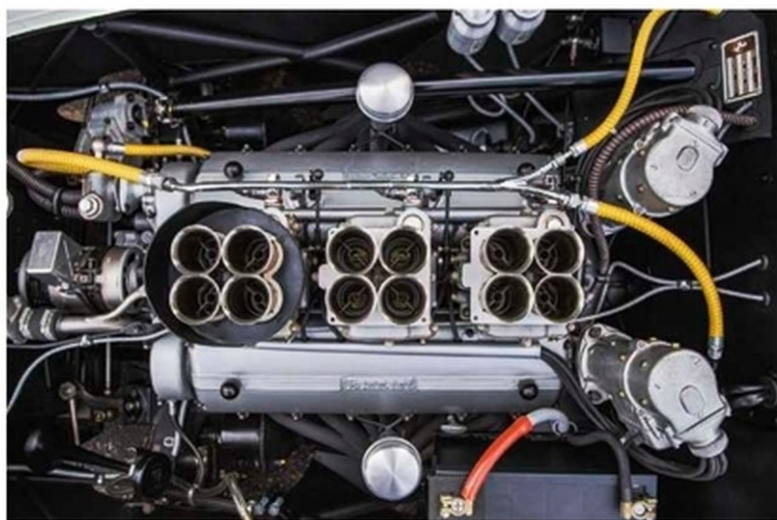
Quelques jours après sa livraison, la 250 Monza #0432 a fait ses débuts en course le 14 mai et terminait deuxième au classement général du GP de Naples, pilotée par Giulio Musitelli. La voiture fut ensuite vendue à Luigi Piotti le 5 juin et participait aux 12 heures d'Hyères le lendemain, pilotée par Maurice Trintignant et Piotti lui-même, remportant ainsi la première victoire du modèle.

Le gentleman driver Piotti, industriel milanais et membre de la Scuderia Guastalla, a piloté la voiture au cours de la seconde moitié de la saison 1954, terminant 11^e du Supercortemaggiore GP de Monza le 27 juin. Elle participa à la VIII^e Coppa delle Dolomiti et aux Dix heures de Messine en nocturne, puis remporta une nouvelle victoire le 8 août lors d'une épreuve secondaire au Circuito di Reggio Calabria. Le 9 septembre, la voiture et son pilote se sont retrouvés à l'autre bout de l'Europe, sur l'aérodrome de Skarpnäck, à Stockholm, en Suède.

La 250 Monza a été vendue à « Kammamuri », le pseudonyme de course utilisé par le gentleman driver Erasmo Simeone, de Venise, le 7 avril 1955 (il mourra en 1957 au volant de sa Ferrari 250 TdF). Kammamuri, au volant de la Monza, a terminé 15^e au classement général et 6^e de sa catégorie aux Mille Miglia de 1955; un an plus tard, le XVI^e Giro di Sicilia a été la dernière course à laquelle la voiture a participé dans cette première configuration.

Une brève période d'obscurité s'ensuit jusqu'en 1957, date à laquelle nous retrouvons 0432 à Modène, propriété de nul autre que Luigi Chinetti, l'agent américain de Ferrari. Il est noté dans les registres Ferrari que Chinetti a acheté la voiture directement à Ferrari et, à sa demande, #0432 a été carrossée par Scaglietti, en copiant le style « ailes ponton » utilisé avec succès par la 250 Testa Rossa qui avait fait ses débuts au début de l'année. Alors que la carrosserie était retravaillée, le moteur recevait trois carburateurs Weber 36 IFC 4C à quatre corps et Chinetti choisit une nouvelle livrée blanche avec une bande bleue NART.

Enfin, en 1959, le document pour son importation aux États-Unis a été publié. Étant donné qu'à l'époque, il fallait environ cinq jours de travail pour refaire la carrosserie d'une voiture chez Scaglietti, on ne sait pas pourquoi la 250 Monza est restée si longtemps à l'écart du public. Toutefois, à partir de ce moment-là, la voiture fut considérée comme un spécimen de 1959 et, en tant que telle, elle fut présentée au Salon international de l'automobile de New York en avril 1960.



Ci-dessous et ci-dessus

Lorsque la Monza Spyder de 1954 devient la Super Monza en 1959, sa nouvelle carrosserie reprit celle de la 250 TR, tout comme son moteur amélioré.







250 Super Monza

MOTEUR V12 2 953 cm³, 2 x 1 ACT, 24 soupapes, 3 carburateurs Weber 36 IFC4C
PUISSANCE 280 ch à 7 200 tr/min **COUPLE** 282 Nm **TRANSMISSION** Manuelle à 4 rapports, propulsion **DIRECTION** À vis et embout **SUSPENSIONS** Av : triangles superposés, ressort à lame transversal semi-elliptique, amortisseurs à leviers. Ar : Pont de Dion, ressort à lame transversal semi-elliptique, amortisseurs à leviers **FREINS** Tambours **POIDS** 850 kg (à sec)
RAPPORTS POIDS/PUISSANCE 3,04 kg/ch **VITESSE MAXI** 280 km/h (estimée)
PRODUCTION 1954/1959, 4 exemplaires (250 Monza) **COTE ACTUELLE** > 5 000 000 euros

Peu après, rachetée par l'Américain Jeff Scott, #0432 a été enrôlée pour les courses régionales SCCA de Vineland, mais les documents révèlent qu'elle n'a jamais pris le départ sur le circuit ovale d'un demi-mile du New Jersey. La voiture fut mise en vente par Scott dans le numéro de mars 1961 du magazine *Road & Track*, avec une photo et une description détaillée, déclarant que la 250 – nommée « Ferrari Super Monza » – n'avait pas couru depuis son arrivée aux États-Unis, mais avait remporté le premier prix au salon de l'automobile de New York en 1960, et qu'elle avait été entièrement révisée à l'usine, équipée d'un moteur V12 Testa Rossa 3,0 litres de 1958 et d'une carrosserie spéciale Scaglietti de 1959.

L'annonce poursuit en indiquant que la voiture était en parfait état et en invitant tout mécanicien qualifié à confirmer cette affirmation. Le prix demandé était de 7500 dollars, sans échange. Pour avoir une meilleure idée de cette valeur, en monnaie d'aujourd'hui, cela équivaut à environ 75 000 euros – vous pouvez parier qu'il y aurait une très longue file d'attente de personnes prêtes à l'acheter pour cette somme !

Parmi les documents accompagnant la voiture, nous trouvons deux actes de vente datant de quelques années après l'annonce de *Road & Track*. Le premier est daté du 10 mai 1968 et indique que « le cédant pour lui [Wayne Sigmund de Cleveland, Ohio] et ses héritiers » vend à Jack [peut-être une erreur de frappe pour John – voir ci-dessous] Reuters de Glendale, Missouri ; le second, daté du 5 août 1968, confirme un prix de vente de 4330 dollars – environ 43 000 euros en monnaie actuelle – alors que la voiture passe de John Reuters

à Deane Hutchison. La voiture était décrite de la même manière que dans *Road & Track* en 1961.

RENAISSANCE EN COLLECTION

En 1986, la 250 est entrée dans la collection de Peter Sachs. Peinte en rouge, elle a participé aux courses commémoratives des Mille Miglia de 1986 et 1988, ainsi qu'à d'autres événements classiques, avant d'être vendue à Antoine Midy, en France, en 1992. Midy a redonné à la voiture ses couleurs d'origine et l'a exposée dans le cadre de la célébration officielle du 50^e anniversaire de l'usine Ferrari en 1997. Elle est entrée dans la collection britannique de Peter Agg en 1998 avant de retourner à un collectionneur américain en 1999.

La 250 Super Monza a été présentée à Pebble Beach en 2014, où elle a terminé deuxième de sa catégorie. En août 2015, #0432 a reçu la certification Ferrari Classiche, et le « red book » confirmant la pleine acceptation de la nouvelle « carrosserie 1957 » comme étant une carrosserie d'origine, montée à l'époque par l'usine. La voiture a ensuite remporté le Best of Show au Palm Beach Cavallino Classic en 2016.

La 250 Super Monza a quelque chose de vraiment spécial. C'est une voiture qui représente une période importante du développement de l'usine Ferrari, lorsque la seule façon de s'améliorer était – tout simplement – d'expérimenter. En effet, elle prouve une fois de plus à quel point la relation entre Ferrari et son importateur américain Luigi Chinetti était étroite, et comment, sans hésitation, il était possible de vendre comme neuve une voiture de course âgée de six ans. ❶

AVIS DE TEMPÊTE

En héritant du V12 de l'Enzo, et de nombreuses technologies inédites, la 599 GTB Fiorano avait tout pour devenir un monstre sacré. Attachez vos ceintures : ça va souffler très fort !

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER



F
AZ-509-XA
92

Ouah! C'est l'effet que fait la 599 quand on la voit. C'était vrai en 2006 et c'est toujours le cas aujourd'hui. Le temps a fait pourtant son œuvre, et certains détails datent la voiture, mais ses proportions, son attitude et ses trouvailles stylistiques uniques font qu'elle reste terriblement désirable, même près de 20 ans après sa sortie.

À quoi cela tient? Il y a son gabarit d'abord. Pour l'époque, la 599 était une très grande voiture: avec 4,67 m de long, mais surtout 1,96 m de large, son empreinte au sol était considérablement plus vaste que celle de la 575M Maranello qu'elle remplaçait (4,55 x 1,93 m). Plus grande même que la F12berlinetta suivante...

À cette présence visuelle s'ajoute un style très caractéristique. Dessinée chez Pininfarina par l'Américain Jason Castriota, la 599 GTB affiche un large museau au sourire hypertrophié, semblant écrasé au sol. Un sourire accentué par les ailes gonflées qui viennent l'encadrer, dotées de phares effilés et de prises d'air supplémentaires. Sur les flancs, des plis de tôles cunéiformes viennent créer des volumes distincts, séparant l'avant de l'arrière. Ils donnent à l'auto une posture

bondissante, comme si elle se jetait sur la route – même à l'arrêt. L'arrière haut perché avec ses ailes gonflées se singularise par ses feux ronds uniques et par la large tranchée sombre que creuse le diffuseur sur la jupe.

Et puis il y a le tracé du pavillon: de profil, la 599 GTB affiche une ligne fastback, mais l'habitacle s'achève en réalité par une courte bulle vitrée. Deux arcs-boutants flottants partent du toit pour rejoindre la ligne de fuite du coffre, un peu comme sur une Maserati Merak. Cette trouvaille stylistique donne une apparence différente à la Ferrari selon le point de vue duquel on l'observe: telle une sculpture contemporaine abstraite, elle est tantôt effilée, tantôt aérienne, mais toujours fascinante.

À l'origine ce trait de génie ne devait être qu'un élément esthétique, mais le designer savait qu'il faudrait justifier cette fantaisie avant de la soumettre à Ferrari. Et il eut une sacrée surprise en passant le projet en soufflerie: en canalisant le flux d'air passant le long de l'habitacle, les arcs-boutants génèrent fortuitement un vortex qui crée un appui supplémentaire au niveau de la malle, sans pour autant ajouter de la traînée... Grâce à cette trouvaille – mais aussi à l'effet de sol généré par son fond plat et son diffuseur – la 599 GTB est plaquée à la route: sa carrosserie développe 70 kg d'appui à 200 km/h,



160 kg à 300 km/h et 190 kg à sa vitesse maximale de 330 km/h. Impressionnant à l'époque pour une GT semblant dépourvue de disgracieux appendices aérodynamiques!

CŒUR D'ENZO

Avec la Fiorano, Ferrari achevait son passage à la structure en aluminium, initiée par la 360 Modena et poursuivi par la 612 Scaglietti – elle reprenait d'ailleurs une version raccourcie du châssis de cette dernière. Mais Ferrari ne se reposait pas sur ses lauriers, et au cours des années 2000, les innovations technologiques se sont succédées à un rythme effréné. Si, une décennie plus tôt, la 550 Maranello dérivait directement la 456 GT, le lancement de la 599 GTB poussait la 612, dévoilée à peine deux ans plus tôt, au rayon des antiquités.

Exit le V12 Tipo F133 (né sur la 456): la 599 reprenait le F140 qui avait été monté pour la première fois sur l'hypercar Enzo. Ce très gros V12 (5999 cm³), ouvert à 65°, disposait d'une distribution par chaîne, de poussoirs de soupapes hydrauliques, du calage variable en continu des arbres à cames d'admission et d'échappement, et il pouvait monter à l'impressionnant régime de 8400 tr/min. Légèrement dégonflé par rapport à l'Enzo, pour assurer sa longévité et optimiser ses émissions, le V12 développait ici 620 ch à 7600 tr/min,

TELE UNE SCULPTURE
ABSTRAITE, LA 599
CHANGE D'APPARENCE
SELON LE POINT DE
VUE, MAIS RESTE
TOUJOURS FASCINANTE





Ces deux pages, sens horaire à partir de la gauche

Au volant, le manettino agit simultanément sur la boîte, l'amortissement et le contrôle de stabilité. Les arcs-boutants sont une jolie trouvaille stylistique qui se sont avérés avoir un rôle aérodynamique fondamental. Dans l'habitacle, la finition a fait un bond spectaculaire. L'écran TFT affiche de nombreuses informations utiles.

soit le rendement record pour un moteur atmosphérique de pareille cylindrée de 103 ch/litre. Pour mettre ce chiffre en perspective, notez qu'à la même époque la Mercedes SL65 AMG avait besoin de deux turbos pour extraire 612 ch de son V12 de 5980 cm³ et que le V12 6192 cm³ des premières Lamborghini Murciélago ne sortait « que » 580 ch.

La 599 GTB était surtout la première Ferrari à employer un nombre important de nouvelles technologies électroniques. Elle inaugurait le système de contrôle de la motricité F1-Trac qui enregistre en permanence la vitesse de rotation des roues avant et arrière. En calculant l'adhérence maximale disponible à tout moment, il régule ensuite la puissance transmise aux roues et promet ainsi une amélioration de 20 % des accélérations.

L'autre première mondiale de la voiture était ses suspensions SCM magnéto-rhéologiques adaptatives. Chaque amortisseur utilise un fluide chargé de particules dont l'orientation peut être modifiée par l'application d'un champ électromagnétique et ainsi en faire varier indépendamment

la viscosité, et donc la souplesse.

Enfin, la transmission F1 à simple embrayage évoluait dans une version Superfast au temps de passages des rapports réduits à 100 ms. Elle pouvait être utilisée en mode automatique, ou manuelle avec des palettes au volant, et un bouton Launch Control permettait des départs canons. Ferrari a également proposé une transmission manuelle classique sur la voiture, estimant que 10 % des voitures en seraient équipées. Ce chiffre fut plus qu'optimiste : officiellement, seuls 30 exemplaires l'ont reçue (dont 20 aux USA), bien que des comptages indépendants indiquent qu'au moins une cinquantaine de 599 GTB sont sorties d'usine avec la boîte manuelle. Des conversions plus tardives ont également été effectuées par des spécialistes.

Les lois de fonctionnement de la transmission, de l'amortissement et du contrôle de motricité pouvaient être modifiées conjointement avec une commande rotative au volant : le manettino, inauguré sur la F430. Ici, cinq modes étaient proposés : Ice (glace : régime limité, transmission automatique),



L'HABITACLE PARAÎT VASTE, MAIS ON S'Y SENT COMME DANS UN CONFORTABLE COCON

Low Grip (faible adhérence: pour la pluie, le passage des rapports aux palettes est autorisé), Sport (le mode standard), Race (réglages plus agressifs « réservés au circuit ») et CST Off (aucune aide électronique).

UN COCON FURIEUX

Après avoir fini d'admirer les lignes de notre exemplaire d'essai dont la couleur *Grigio Silverstone* semble refléter celle des menaçants nuages qui nous surplombent, je me laisse glisser dans l'habitacle tendu de cuir *Rosso*. Ouah! Encore... Cet intérieur est aussi superbe que la carrosserie. La couleur vive du cuir irradie la cabine, joliment soulignée par de larges plaques en carbone qui habillent la console centrale, les contreportes, mais aussi le volant optionnel (inspiré de celui de l'Enzo, avec des diodes sur le dessus de la jante) ou les coques des sièges sport (en option, également).

Que cet habitacle paraît vaste et moderne en comparaison de celui de la Maranello! C'est immense ici, et pourtant on s'y sent dorloté: les généreux volumes des baquets, de la

599 GTB Fiorano

MOTEUR V12, 5 998 cm³ **PUISSANCE** 620 ch à 7 600 tr/min
COUPLE 608 Nm à 5 600 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle robotisée F1 à 6 rapports, propulsion, différentiel à glissement limité, ASR, CST, F&T-Trac **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs, barre antiroulis
DIRECTION Crémaillère à assistance hydraulique
FREINS Disques ventilés (carbone-céramique en option), Av 355 mm, Ar 330, ABS, EBD **PNEUS** Av 245/40 ZR19, Ar 305/35 ZR20
POIDS 1 688 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,72 kg/ch
VITESSE MAXI 330 km/h **0 À 100 KM/H** 3"7
PRODUCTION 2006-2012 **COTE ACTUELLE** 120 000 €



À BORD, LE CONDUCTEUR DEVIENT
PILOTE : CE N'EST PAS UNE GT MAIS
UNE AUTHENTIQUE SUPERCAR

console et des portières vous maintiennent comme dans un cocon, tels de confortables oreillers tendus de cuir.

Les finitions sont superbes: en plus des matières déjà mentionnées, les commodos de la colonne de direction et les nombreuses molettes de la climatisation (bi-zone) sont habillés de véritable aluminium, offrant une manipulation agréablement lourde et très mécanique. Le passager dispose d'une poignée de maintien gainée de cuir sur la console centrale et cette harmonie sensorielle est complétée de plastiques au toucher doux... Enfin en théorie, car la maladie des Ferrari des années 2000 a encore frappé: le revêtement jadis si agréable est devenu collant avec le temps.

L'équipement est également pléthorique: écran TFT dans l'instrumentation permettant d'afficher différentes informations de conduite, phares bi-xenon, réglages électriques du volant, radio-CD et alarme volumétrique en série, alors que les plus exigeants pouvaient opter pour des harnais et même un arceau en option. Une autre option était les freins carbone-céramique: les commerciaux Ferrari devaient être très persuasifs, car la plupart des voitures en ont été équipées.

Clé sur contact, pressez le bouton au volant et « vroom ! » le V12 s'élance dans une sonorité glorieuse, riche et complexe. Le moteur gargouille voluptueusement dès qu'on effleure les gaz: cela va être un grand moment, c'est immédiatement évident.

La 599 GTB est large, oui, mais pas intimidante, contrairement à une Lamborghini Murciélago dont on peine à comprendre le gabarit depuis l'habitacle. J'agrippe le volant dont la jante généreuse remplit les mains. Les grandes palettes fixes en carbone tombent pile sous les doigts, quel que soit l'angle de la direction, et elles sont délicieuses de légèreté, tout en étant agréables au toucher. C'est une véritable expérience sensorielle que de conduire cette auto.

Il y a quelque chose en elle qui pousse au hooliganisme, à avoir la godasse lourde et le geste brusque. Pas le moment

de finasser: manettino sur Race et pied dedans! Le gros V12 s'envole librement et me plaque dans le siège. Le son monte... monte... Ce n'est pas une musique, ce n'est pas une symphonie, c'est l'enfer qui s'ouvre sous ses roues et tous les damnés des neuf cercles hurlent à l'unisson alors que les diodes au volant s'illuminent les unes après les autres et que le régime dépasse les 8000 tr/min. Quelle claque! Quelle brutalité!

PRÊTS À JOUER ?

À bord de la 599, le conducteur devient pilote: à l'exception de l'Enzo, la Fiorano était la Ferrari la plus puissante et la plus performante produite jusque-là, et elle ne perd pas de temps pour vous faire comprendre ce que sa ligne élégante masquait à la perfection. Non, ce n'est pas une GT, mais une authentique supercar, dont la moindre pression sur l'accélérateur vous dresse les poils de l'avant-bras.

Les passages des rapports ont la brutalité des antiques transmissions robotisées à simple embrayage: ne lâchez pas l'accélérateur à la montée et vous serez puni d'un désagréable coup de pied dans le dos. Soulagez la pédale de droite et ça sera un peu mieux. Quoi qu'il en soit, la 599 va vous secouer! Les transmissions à double embrayage qui sont arrivées ensuite sont nettement plus efficaces et plus confortables, mais les premières boîtes F1 vous donnent encore l'impression de conduire, pas de jouer à un jeu vidéo.

Au volant de la grande Ferrari, le temps s'arrête et le paysage se déforme sous l'effet de l'accélération. Le pilotage est viril: l'assistance de direction hydraulique laisse une masse substantielle au volant, dont le contact vous livre en transparence l'état de la route et la volonté de la voiture de s'en échapper. Si vous sortez d'une 812 Superfast à la direction électrique éthérée, attendez-vous à un choc. Mais aussi à une remise en question de votre talent derrière ce volant: si la 599 accumulait les premiers systèmes électroniques, elle



pardonne nettement moins les largesses inopportunes. Elle aime à être brusquée, mais appuyez trop fort et trop tôt sur l'accélérateur en roulant sur un asphalte légèrement humide et vous sentirez immédiatement son train arrière se dérober. Il ne vous restera plus qu'à avoir la rapidité d'un calculateur pour vous sortir de cette mésaventure...

Oui, elle peut être délicate, considérablement plus qu'une Murciélago à quatre roues motrices, mais elle paraît aussi tellement plus légère et agile que sa concurrente principale, à la présentation pourtant beaucoup plus agressive. Ceci étant dit, la bête sait rester civilisée: notre voiture est dépourvue du pack HGTE et la souplesse de sa suspension permet d'avaler la route défoncée sans arrière-pensées, autant pour mes vertèbres que pour l'intégrité de la trajectoire après le passage sur les bosses. Nul besoin ici d'un bouton qui assouplit les amortisseurs.

Les voitures « HGTE » coûtent aujourd'hui plus cher, mais je ne suis pas persuadé que la philosophie du « toujours plus

efficace » soit pertinente au moment d'acheter une voiture vieille de 20 ans. Sur le circuit de Fiorano, vous gagnerez certes 0''6 au tour: à la bonne heure! A contrario, dépourvue du pack qui ne change rien à la furia mécanique, la 599 GTB sait aussi se montrer souple, confortable et relaxante quand on décide tout simplement de voyager avec.

La 599 GTB offre un contraste surprenant avec la génération qui la précédait: avec son surpuissant moteur d'Enzo, la grosse Fiorano boxe dans une catégorie supérieure aux formidables GT que sont les 550 et 575M Maranello. C'est une authentique supercar, une auto dont les performances dépassent ce qu'on peut raisonnablement exploiter sur la route. Les F12berlinetta et 812 Superfast qui l'ont suivie en offrent encore plus, mais si vous arrivez à aller plus vite à leur volant, ce sera probablement à mettre au crédit de leurs formidables systèmes d'aide à la conduite. La 599 vous demandera un peu plus d'engagement: elle vous le rendra au centuple. ❶

Ci-dessous de gauche à droite

En position centrale avant, l'immense V12 de 6,0 l dérive directement de celui de l'Enzo et offre des performances terrifiantes. Les feux arrière abandonnent le double rond, mais inaugurent les LED.





CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

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

carrosserieherve.com

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



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

Motor Sport

Trackdays

Calendrier 2025
Convivialité, passion, sécurité



Informations par mail
contact@motorsport-trackdays.fr



Réservation en ligne
www.motorsport-trackdays.fr

26 septembre

Magny-Cours GP



28 avril
16 juin "100 % Italie"

Mas du Clos



12 octobre

Paul Ricard



QUARKUS



VPLS



LA VITA ROSSA

Un week-end à Genève en Roma Spider **Page 80**
Les plus beaux moments de Ferrari Finali Mondiali **Page 90**
Horlogerie, livres et beaux objets Ferrari **Page 94**



UN WEEK-END À GENÈVE



La capitale de l'horlogerie offre une destination parfaite pour une escapade hivernale. Cela tombe bien, la Roma Spider se joue des saisons !

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS JORIS CLERC



L'HORLOGERIE EST
INTIMEMENT LIÉE À
L'HISTOIRE DE LA VILLE
DEPUIS LE 16^e SIÈCLE



Cap sur la Suisse! Alors que les frimas s'installent, il y a quelque chose de réconfortant de filer vers Genève et son ambiance feutrée, avec la promesse de se réchauffer avec un cappuccino sur les bords du Lac Léman, avant de faire nos emplettes dans les belles avenues du centre...

Nous aurions pu embarquer à bord d'un Purosangue et nous amuser sur les routes des Alpes ou du Col de la Faucille enneigées avant d'arriver, mais nous avons choisi de faire le trajet en Roma Spider. Incongru en plein hiver? Pas du tout: les quelques heures d'autoroute ont été parcourues capote rabattue, vêtu d'un simple pull – et d'un bonnet pour faire bonne figure – en profitant de la bulle créée par le génial déflecteur intégré au dossier de la banquette arrière (qui se déploie d'une pression sur un bouton), les buses d'air chaud intégrées aux appuie-tête et les sièges et volant chauffants. Pas un courant d'air n'est venu perturber notre progression, pas plus que les quelques gouttes de pluie rencontrées – la capote électrique se manipulant en 13,5 secondes jusqu'à 60 km/h.

Nous sommes en pleine période de Noël, et la circulation dans le centre de Genève est dense à

notre arrivée: pour la promenade du soir, nous filons vers le Parking du Mont-Blanc, en plein centre-ville, et ses places « XXL » où nous laissons la Ferrari garée non loin d'une rutilante Testarossa... C'est l'endroit parfait pour découvrir le majestueux Jet d'eau qui culmine à 140 m au-dessus de la surface du lac, propulsant 500 litres d'eau à la seconde à 200 km/h: il y a en permanence sept tonnes d'eau projetées en l'air! Une curiosité née par hasard: il s'agissait à l'origine de l'évacuation d'eau en surpression de l'usine hydraulique bâtie en 1886 pour alimenter les ateliers d'horlogerie en force motrice, relâchée le soir lorsque ceux-ci fermaient. À l'origine haut de 40 m, le jet s'est rapidement transformé en attraction touristique et sa hauteur a progressivement augmenté jusqu'à atteindre ce maximum de 140 m... Qui ne peut augmenter sans arroser la ville!

L'horlogerie est intimement liée à l'histoire de la ville, et son origine remonte à la période de la Réforme de Jean Calvin, adoptée par Genève en 1536. C'est parce que celui-ci avait interdit aux hommes le port des bijoux que les orfèvres de la ville se seraient tournés vers l'horlogerie pour continuer d'exercer leur métier en ornant de pierres précieuses montres et horloges...



Double page précédente
et ces deux pages de gauche à droite
Le Lac Léman est omniprésent à Genève.
La Tour du Molard marque l'entrée dans la Vieille
ville où la Roma Spider accroche bien des regards.
À l'intérieur de l'hôtel de ville. La superbe vue sur le
Jet d'eau depuis la tour de la cathédrale Saint-Pierre.



Genève peut s'enorgueillir du plus grand centre-ville historique en Suisse et derrière les façades des grands hôtels et boutiques de luxe qui dominent les rives du Lac Léman, c'est un entrelacs de rues médiévales pavées qui se tisse, ponctué de nombreux passages secrets, entre tunnels, escaliers et souterrains, qui permettaient de fuir discrètement ou d'espionner ses ennemis.

Notre premier arrêt est pour visiter la cathédrale Saint-Pierre, principale église protestante de la vieille ville qu'elle domine de son clocher culminant à 71 m. Il faut monter quelque 157 marches pour atteindre la plate-forme panoramique et profiter d'une vue unique sur la ville, le lac et son jet.

Notre promenade nous amène ensuite à la Place Bourg-de-Four, cœur de la ville médiévale aux nombreuses terrasses, avant de rejoindre le musée Patek Philippe qui retrace l'aventure horlogère de la cité, avant de flâner devant les vitrines des chocolatiers en se léchant les babines.

Si Genève n'a pas de métro, la ville dispose d'un réseau de tramways, mais aussi de quatre lignes de navettes lacustres qui permettent de rejoindre rapidement une rive à l'autre : ce sont les Mouettes genevoises, en service depuis 1897. Elles nous permettent de rejoindre le Parc des Eaux-Vives sans avoir à affronter la circulation du centre. Dans ce domaine du 16^e siècle, les arbres centenaires alternent avec les vastes pelouses pour le plus grand plaisir des promeneurs. À son

sommet, un club de tennis côtoie un restaurant gastronomique situé dans une maison de maître : la vue est superbe sur la ville et le massif du Jura. Le célèbre marchand de voitures d'exception Simon Kidston, dont les locaux sont tous proches, y a récemment organisé un « car and coffee » qui fera sûrement des petits : vous connaissez maintenant l'adresse, surveillez vos agendas !

Le soir venu nous redescendons en ville pour un dîner typiquement genevois au Café du Centre, dans le décor années 1930 de la brasserie spécialisée dans les fruits de mer et les poissons, avant de rejoindre l'hôtel La Réserve où nous avons posé nos valises pour le week-end, resort urbain niché dans un vaste parc au bord du Lac (voir ci-après).

Le lendemain, nous reprenons la route pour rejoindre Carouge, le village au sud de Genève à l'ambiance bohème : c'est là que se situe la M.A.D. House, fief de l'horloger MB&F, hébergé dans une superbe demeure de 1907 du plus pur style architectural Heimatstil. Protégée au patrimoine suisse, la grande maison offre un cadre de rêve pour les 65 employés de la marque qui y assemblent plus de 400 montres d'exception par an. Ou plutôt des machines, comme aime les appeler l'horloger : des objets cinétiques, des sculptures à porter au poignet...

MB&F a été créé en 2005 par Maximilian Büsser qui s'est entouré de « friends » (le F du nom de la marque), autant d'experts dans leurs domaines qui



**FLÂNER DEVANT
LES VITRINES DES
CHOCOLATIER
EN SE LÉCHANT
LES BABINES...**



Ces deux pages,
Si vous aimez le
chocolat, Genève vous
régaler. La Roma prend
la pose au pied du parc
des Eaux-Vives. Vue sur
les toits de la cathédrale.





Ces deux pages, sens horaire
L'incroyable MB&F Legacy Machine Sequential EVO et ses deux chronomètres tour par tour – une fonction unique dans l'horlogerie. Serge Kriknoff évoque sa passion de l'automobile. Le travail est minutieux dans le cadre historique de la M.A.D. House : chaque horloger assemble une montre de A à Z, un processus qui demande deux à trois semaines avec les phases de réglage et de contrôle



permettent la création en petite série de pièces d'exception. Le premier de ces amis est Serge Kriknoff, associé de MB&F et Directeur de la R&D et de la production de l'entreprise. En grand passionné d'automobile, c'est lui qui nous ouvre la porte de la M.A.D.House: « Je suis un fou de voiture, pas d'horlogerie, nous confie-t-il, mais les montres sont comme des voitures: elles ont besoin d'esthétisme et de performances, et elles ont un moteur... Alors une fois rentré dans le métier, j'y suis resté! »

Chez MB&F, tout semble permis: la vision créative brute de Maximilian Büsser se concrétise sous le trait de crayon du designer Eric Giroud et la vision d'ingénierie de Serge Kriknoff dans un discours fluide à trois où la forme et les fonctions sont intégrées dès le départ de chaque projet. « Max pose ses mots et ses croquis, Eric va y mettre des volumes et moi je vais réfléchir à ce qu'il est possible de faire, explique notre hôte. Dans d'autres sociétés très cloisonnées ce processus peut-être très long, chez nous ce dialogue va très vite. »

Lorsqu'il nous présente sa Legacy Machine Sequential EVO – une montre exceptionnelle brevetée à deux chronomètres indépendants tour par tour, permettant d'enregistrer une infinité de temps au tour, mais aussi d'être démarrés simultanément – il s'excuse de l'état de ses mains... Sans doute la veille au soir, il les a encore plongées dans la transmission de l'une de ses voitures de course: il possède quelques bolides distingués telle une Lotus Eleven ou l'Inalra LM77 au volant de laquelle Jean Ragnotti et Jean Rondeau ont terminé 4^e des 24h du Mans 1977 – et avec laquelle il court régulièrement.

Rapidement notre conversation tourne sur l'inspiration de l'automobile dans les créations de MB&F, qu'il s'agisse de la montre HM n° 9 dont la forme du boîtier évoque celle des carrosseries développées dans les premières souffleries rudimentaires (il cite ses rêves automobiles telle la Ferrari 250 GT SWB et la Jaguar Type D), mais aussi comment la boîte Hewland d'une vieille voiture de course lui a donné des idées pour le mécanisme d'une montre: « On peut retrouver des systèmes similaires en mécanique automobile qu'en horlogerie, ce sont l'échelle et les valeurs qui changent: les tolérances d'un moteur sont de l'ordre du centième de millimètre, alors que sur une montre il s'agit de microns. »

Avant de reprendre la route, nous achevons notre visite de la M.A.D.House (vous pouvez en faire autant, voir pages suivantes) en découvrant les ateliers où les artisans horlogers assemblent patiemment de nouveaux boîtiers ou assurent l'entretien de ceux des clients, dans une ambiance surprenante mêlant les boiseries restaurées de la maison historique à l'atmosphère clinique qu'exige ce travail d'une précision inouïe.

En reprenant le volant de la Ferrari, difficile de ne pas repenser aux analogies entre l'univers de l'horloger et celui de Maranello, où l'aérodynamisme, la mécanique de précision et le style sont tout aussi intimement imbriqués.

Notre séjour à Genève touche à sa fin, mais le voyage est loin d'être achevé: il nous reste quelques centaines de kilomètres de route à parcourir avec la Roma Spider. Vite: rabaissons la capote! ❶





Carnet d'adresses

Hôtel

LA RÉSERVE GENÈVE HÔTEL & SPA

Seulement à quelques minutes du centre, et pourtant voici un refuge qui vous donne l'impression d'être très, très loin de la ville... Au cœur d'un parc de quatre hectares au bord du Lac Léman, La Réserve offre un moment de bien-être en déconnexion totale, dans une ambiance de lodge. L'hôtel cinq étoiles ne manque de rien pour un séjour rêvé: un spa Nescens de 2500 m², une piscine intérieure et une autre extérieure, ou trois restaurants exceptionnels pour tous les goûts et des expériences résolument différentes.

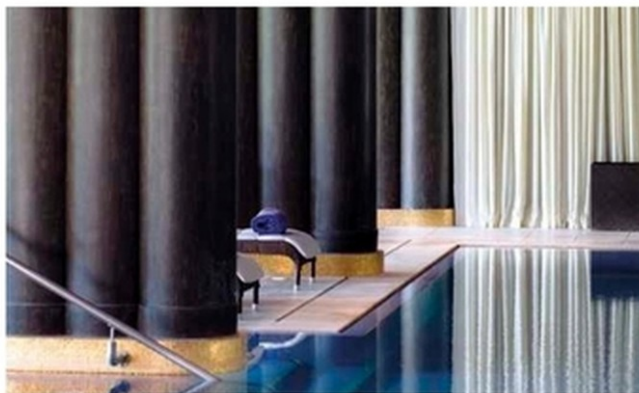
La Loti Restaurant & Bar, offre un décor exotique à imaginé par Jacques Garcia; le Tsé Fung, seul restaurant chinois étoilé de Suisse, offre un voyage dans le Shanghai des années 1930; alors que le confidentiel Café Lauren propose une ambiance feutrée pour prolonger un moment de détente vécu au spa. D'avril à septembre, un autre plaisir se dévoile: le Motoscafo, bateau privé de l'hôtel, qui permet de rejoindre le centre de Genève en filant sur l'eau. Quelle expérience! 301, route de Lausanne, Genève-Bellevue
Tél.: +41 22 959 59 59
lareserve-geneve.com

Horlogerie

M.A.D.HOUSE

Une fois par mois, la manufacture où sont assemblées les montres MB&F ouvre ses portes aux visiteurs, le deuxième vendredi de chaque mois à partir de 9h30. La visite d'une heure environ se fait sur réservation uniquement, par groupe de huit personnes maximum.

Inscription par e-mail à:
visit@mbandf.com
2, route de Drize, Carouges
mbandf.com







C'est la grande fête Ferrari : tous les ans, les Finali Mondiali marquent la fin de la saison Corse Clienti avec les manches finales des différents championnats Challenge, mais aussi (et surtout pour beaucoup de fans), le Ferrari Show, spectacle célébrant une saison de course automobile. Cette année, l'événement avait lieu le 20 octobre sur le circuit Enzo et Dino Ferrari d'Imola.

Ce fut l'occasion d'assister aux grands débuts dynamiques de la nouvelle supercar F80, que d'aucuns auront trouvée un peu silencieuse – surtout en pareille compagnie... Les 499P étaient les autres grandes vedettes des Finali Mondiali. Les équipages de la n° 50 qui a remporté les 24h du Mans 2024, ainsi que ceux de la n° 83, victorieuse du Lone Star le Mans à Austin, ont paradé dans les rues d'Imola avant de rejoindre le circuit, où le trophée de l'épreuve mancelle fut présenté au public. Les plateaux du programme XX ont également permis de voir rouler pour la première fois un grand nombre de 499P Modificata utilisées par des clients privés pour des sorties circuit organisées par Ferrari : on n'en comptait pas moins de 10 réunies sur la piste d'Imola ! Un sacré spectacle malgré la météo pluvieuse. Quant aux Finali Mondiali 2025, rendez-vous est déjà pris du 21 au 26 octobre prochains au Mugello. ❶





Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

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



Tarifs en ligne

www.jacques-assurances.com

Tél 04 66 27 95 27

Mail: jacques@sabba-assurances.fr

Jacques SABBA Assurances

Sabatier & Bataille

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 24008699

- * Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- * Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- * Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile



Allianz 

POUR SE DISTINGUER

Rien de tel qu'une montre élégante, mais différente, pour lancer une conversation...



De Rijke & Co x Guy Allen collection

De Rijke & Co et l'illustrateur britannique Guy Allen ont uni leurs forces pour produire trois montres basées sur le design inhabituel de la série Amalfi de l'horloger, qui permet au porteur de faire pivoter le cadran afin de pouvoir le lire plus facilement en conduisant. Chacune des nouvelles montres « Land », « Sea » et « Sky » présente l'un des dessins d'Allen en émail champlevé et, sans surprise, nous sommes particulièrement séduits par la variante « Land » et son charmant portrait d'une Lancia Aurelia vrombissant au cours d'une chaude soirée italienne..

3 395 euros pièce | derijkeandco.com

Timex WW75 V3

Timex a collaboré avec l'équipe de Worn & Wound pour produire cette montre bon marché et joyeuse de 37 mm en édition limitée, basée sur un modèle à quartz des années 1970 mais équipée d'un mouvement mécanique à remontage manuel.

240 dollars | wornandwound.com



Moritz Grossmann Benu 37 Arabic Vintage

La belle somme que coûte cette montre permet d'acquérir le calibre 102.1 à remontage manuel de Moritz Grossmann, un cadran en argent allemand traité thermiquement dont l'aspect est presque velouté et, comme toujours, les aiguilles les plus délicatement formées de l'industrie, dont la fabrication prend une journée entière.

39 700 euros | boutique.grossmann-uhren.com





RESTAURATION • ENTRETIEN



VALENTI
AUTOMOBILI

SPÉCIALISTE INDÉPENDANT FERRARI • MASERATI • LAMBORGHINI

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

AVIS AUX COLLECTIONNEURS

Notre sélection des plus beaux objets Ferrari



Calendrier

Motorsport Classic 2025

Nous l'attendons tous les ans et nous ne sommes jamais déçus ! La 25^e édition de ce très grand calendrier (67 x 48 cm) met peut-être une Porsche en action – spectaculaire – en couverture, mais les amateurs de Ferrari ont de quoi se consoler : février propose une surprenante vue sur la 250 LM de Serio Bettola, juillet les entrailles mécaniques d'une F1 312B (pilotee par Ickx et Regazzoni), septembre la Dino 246 S de Richie Ginther au Nürb' et on retrouve la 312B de Ickx en décembre... Chaque mois permettant de choisir une magnifique photo en noir et provenant des immenses archives McKlein reproduite en grand format, il y en a pour tous les goûts !

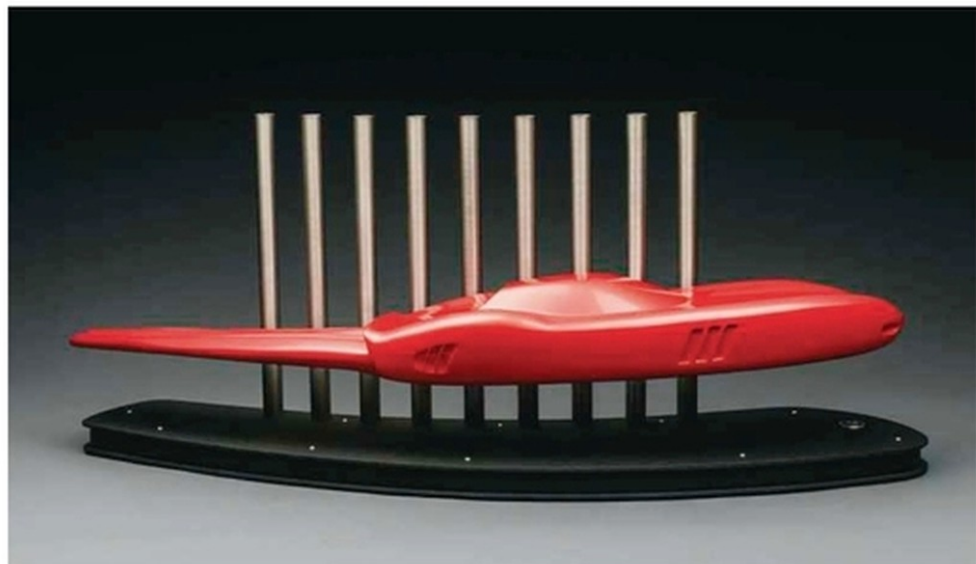
49 euros | rallyandracing.com



Ferrari 499P Looksmart

Une superbe reproduction à l'échelle 1:12 de la voiture qui a permis à Ferrari de remporter les 24 Heures du Mans en 2023, lors de son retour dans la grande course d'endurance après 50 ans d'absence

900 euros | looksmartmodels.com



Sculpture *Fast and Furious* par Richard Pietruska

Réalisée en fibre de verre et mesurant un mètre cinquante de long, *Fast and Furious* est le monumental hommage de Richard Pietruska à la Ferrari 250 GTO Série 2, à la carrosserie inspirée par la 250 LM et qui a fêté récemment ses 60 ans. L'artiste a immortalisé bien d'autres modèles de Ferrari – et d'autres bolides sacrés – et propose des œuvres moins imposantes à un tarif un peu plus abordable.

24 000 dollars | rpmart.com



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

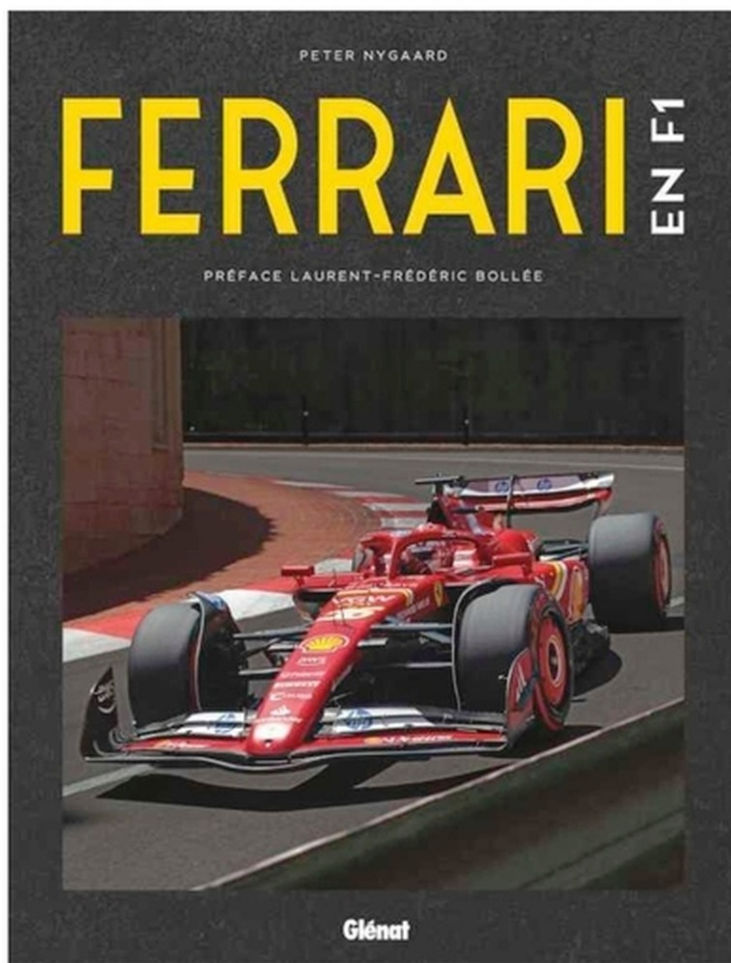
visite sur rendez-vous à Aarschot - Belgique

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

L'HISTOIRE EXHAUSTIVE

Deux livres en français pour retracer toutes l'histoire des voitures Ferrari

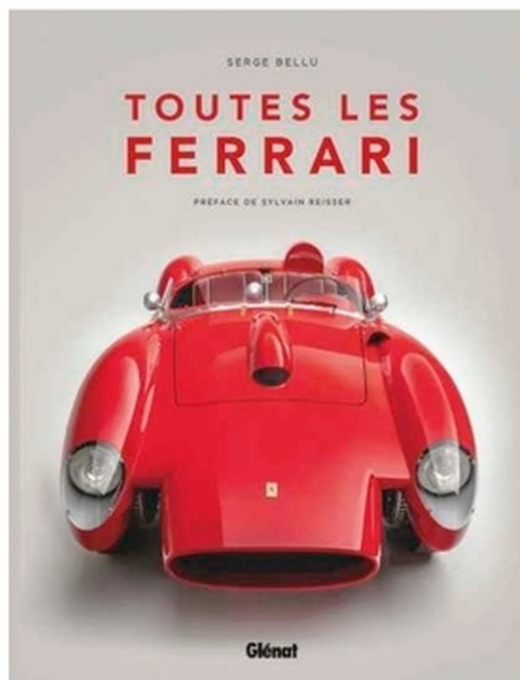
TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ



Ferrari en F1

59,95 euros | Peter Nygaard | Glénat

Alors que la soixante-quinzième saison du Championnat du Monde de Formule 1 vient de s'achever, la difficulté de produire un ouvrage exhaustif sur la discipline apparaît de plus en plus élevée. Surtout lorsqu'on s'attaque à l'histoire du seul constructeur à avoir disputé l'intégralité de ces soixante-quinze saisons ! Avec plus de 500 pages, cet ouvrage du spécialiste de la discipline Peter Nygaard est du genre monumental, même s'il est difficile de décrire chaque saison en plus de quelques pages... Alors plutôt que de nous rabâcher les résultats course par course l'auteur choisit ici plutôt de raconter les histoires, petites et grandes, qui émaillent cette saga unique, pour réaliser un livre très agréable à lire. Les biographies des pilotes Champions de la Scuderia, mais aussi de tous ceux qui ont remporté une victoire pour Ferrari, le complètent, ainsi qu'un panorama des diverses monoplaces engagées depuis 1950.



Toutes les Ferrari

59,95 euros | Serge Bellu | Glénat

La promesse du livre est tenue : il y a bien ici toutes les Ferrari de route et de course, réunies sur près de 450 pages. La tâche est impressionnante, mais cet ouvrage ne semble pas toujours savoir à qui il se destine. La complexité du classement carrosserie par carrosserie des premiers modèles sous une forme strictement chronologique déconcertera les néophytes, mais la frugalité des informations distillées sur chacun d'eux décevra ceux en quête de détails – la technique n'intéressant visiblement pas l'auteur. N'en reste pas moins une iconographie très complète qui en fait un point d'entrée intéressant pour découvrir la complexité de l'histoire des voitures Ferrari, avant de bifurquer vers des ouvrages spécifiques plus complets. À réserver aux *ferraristi* amateurs.

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





RÉNOVATION



AUTO ELITE³⁵
detailing auto professionnel

PLASTIQUE



Chers passionnés de Ferrari,

L'habitacle de votre voiture est le lieu où la performance se marie à l'art de vivre. Chez Auto Elite, nous partageons votre admiration pour les finitions impeccables et les détails raffinés qui font la légende de Ferrari. Nous avons donc développé une expertise unique en matière de rénovation des éléments plastiques intérieurs.

Grâce à des techniques de pointe et des produits rigoureusement sélectionnés, nous offrons une renaissance à chaque élément de votre intérieur. Des consoles centrales aux garnitures, nous insufflons une nouvelle vie à l'intérieur de votre Ferrari, sublimant chaque recoin avec une précision et une passion inégalées.

CONTACT



auto-elite-35@hotmail.com



06.01.04.41.82



autoelite35.com

Google
Commentaires *****

AUTOFFICINA

Nos conseils pour acheter une 250 GTE 2+2 **Page 104**
Daniel Liechty: les souvenirs d'un mécano Ferrari **Page 110**
Toute l'actualité du marché **Page 114**



250 GTE 2+2

La lignée des Ferrari à quatre places a débuté avec cette voiture qui s'est plus vendue qu'aucune autre voiture de la marque auparavant. Un classique à acheter avec prudence.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS RM SOTHEBY'S





Elle a été la Ferrari la plus produite en son temps, et de loin, à 952 exemplaires. Surtout, elle a été la première Ferrari à quatre places, engendrant une lignée qui s'est poursuivie quasiment sans discontinuer jusqu'à aujourd'hui : d'une certaine façon, le Purosangue est son descendant direct. Enzo Ferrari le savait : son entreprise de voitures de route, qui finançait ses activités chéries en compétition, ne pouvait se développer que par une voiture assemblée en grands volumes, qui serait plus confortable, plus polyvalente, plus facile à utiliser que ses exclusifs coupés de sport. En 1959, la gestation de la nouvelle 250 GTE 2+2 était lancée dans le plus grand secret. À l'époque, la gamme Ferrari s'articulait autour de la lignée 250, et la GTE en dérive logiquement très étroitement : le point de départ pour les ingénieurs de Maranello fut la dernière itération de la 250 Cabriolet, avec son V12 3,0 litres simple arbre et son châssis à l'empattement de 2600 mm. Pour y faire rentrer quatre places, le moteur fut déplacé de 200 mm vers l'avant, alors que le volant et les sièges de devant avançaient

également de 300 mm, libérant ainsi assez de la place pour glisser deux sièges juste en avant du train arrière. Le réservoir de carburant fut également déplacé entre les sièges arrière et le coffre, alors que les voies ont été élargies de 40 mm pour donner une meilleure assise à la voiture. La version Tipo 508E du châssis était née et son suffixe fut transmis au nom à la voiture. Pininfarina habilla la voiture d'une élégante carrosserie masquant habilement l'accroissement du volume de l'habitacle par un arrière en pente douce. Par rapport à la 250 Coupé Pininfarina, la GTE 2+2 était plus longue de 303 mm (essentiellement à l'arrière) et plus large de 60 mm. Fait surprenant pour l'époque, sa carrosserie avait été développée en soufflerie avec des maquettes au 1:5, et c'est peut-être à ce moment-là que furent décidées quelques subtilités esthétiques comme les feux avant « frenchés » (ils sont encastrés dans les ailes avant et non pas proéminents et entourés d'un épais jonc chromés) ou la lunette arrière reculée par rapport à l'arrêt du pavillon, qui forme un petit béquet. La 250 GTE était motorisée par la version Tipo 128E du V12 Colombo (quelques-unes des premières voitures disposaient



du 128F plus ancien, contrairement à ce que sa dénomination laisse à penser) qui se distinguait essentiellement par son carter d'huile modifié, avec deux filtres à huile verticaux, lui permettant d'être monté plus en avant dans le châssis des 250.

Quelques évolutions sont apparues en cours de production (à partir du châssis numéro #3003 GT) avec le moteur Tipo 128E/62: une cloche d'embrayage en deux parties au lieu d'une (celle-ci pouvait se fendre sous une contrainte importante), des soupapes agrandies pour contrecarrer leur usure prématurée par l'essence mal vaporisée (36 mm au lieu de 34 mm pour l'admission et 34 mm au lieu de 31 mm pour l'échappement), ou un collecteur d'échappement modifié augmentant le couple moteur. Notons aussi que les premières voitures étaient équipées de carburateur Weber 40 DCL6, qui furent ensuite remplacés par des 36DCS lorsque

la production de ces derniers fut stoppée. Quelques autos furent équipées des 40 DCZ6 en zinc également montés sur les 330 GT America (voir plus loin).

De façon étonnante, la 250 GTE 2+2 a été présentée au public aux 24 Heures du Mans, le 25 juin 1960, où un prototype fut utilisé comme voiture de sécurité et de direction de course, à la demande de Walter Sletator, l'importateur Ferrari en France via sa société Franco Britannic Auto Ltd (voir Enzo n° 23 et 26). Enzo Ferrari a ensuite présenté personnellement la GTE au Concours d'élégance de Rimini, le 7 août, avant qu'elle ne fasse ses débuts officiels au Salon de Paris, le 6 octobre.

La production de la 250 GTE se divise en trois séries: il y eut environ 300 voitures dites Série 1 (à partir du numéro de châssis #2169 GT), environ 350 Série 2 (entre #3103 GT et #4089 GT) et 300 Série 3 (entre #4093 GT et #4961 GT). Les modifications

Ces deux pages, sens horaire à partir d'en bas à gauche

Les petits feux superposés sont typiques des voitures les plus anciennes. L'instrumentation Veglia fait partie du charme des Ferrari des années 1960. Le V12 Colombo des 250 GTE a été modifié à la marge pour pouvoir être avancé dans le châssis. Le profil d'une grande finesse masque l'habitacle agrandi par rapport au coupé dont la voiture dérive.

**POUR FAIRE ENTRER LES
QUATRE PLACES, LE MOTEUR
A ÉTÉ AVANCÉ DE 200 MM**





Ces deux pages, sens horaire à partir de ci-dessus

Pas de grille ouverte pour le levier de boîte des premières Ferrari routières. C'est la première voiture de Maranello à disposer de quatre places. Les phares encastrés dans les ailes participent à la finesse aérodynamique de la voiture développée en soufflerie.

les plus visibles de la Série 2 (mais seulement à partir de #3231 GT) sont une planche de bord modifiée avec l'ajout d'un ampèremètre qui changea la disposition des compteurs auxiliaires – on passe de quatre compteurs en ligne à cinq compteurs sur deux rangées. Des bouches d'air circulaires font leur apparition et les commandes de ventilation ont été déplacées. Toutes les Série 2 voient le remplacement des deux supports de couvercle de coffre télescopiques par une tige articulée unique. Les modifications apportées à la Série 3 sont plus substantielles, avec une face avant retravaillée qui voit les feux antibrouillard montés précédemment dans la calandre (où ils étaient soumis à des vibrations) migrer dans les ailes, alors que les phares sont désormais plus protubérants et entourés d'un jonc chromé. Les feux arrière sont également modifiés : l'ancien modèle aux trois coques en ogives superposées est remplacé par un dessin monobloc qui intègre le feu de recul. Mécaniquement, les circuits de lubrification de la boîte et de

l'overdrive sont désormais séparés, ce qui permet d'utiliser des huiles de qualité différente, la suspension arrière voit des ressorts hélicoïdaux compléter les ressorts à lames pour un meilleur guidage, alors qu'à l'avant, la barre stabilisatrice est de plus grand diamètre (15,5 mm au lieu de 14 mm). Enfin, de nouveaux sièges avant sont montés dans l'habitacle, disposant d'un meilleur système d'inclinaison du dossier.

À partir de fin 1963, la 250 GTE 2+2 est progressivement remplacée par la 330 America (la première voiture porte le numéro de châssis #4953), un modèle de transition en tout point identique, mais motorisé par le nouveau V12 4,0 litres qui équipera ensuite la prochaine génération de Ferrari à quatre places, la 330 GT 2+2 lancée en 1964. Seuls 50 exemplaires de la 330 America ont été commercialisés.

Produite en quantités alors inimaginables à Maranello (on peut comparer ses 952 exemplaires aux 355 de 250 Coupé Pinin Farina, première Ferrari standardisée), la 250 GTE 2+2,



SANS TRAÇABILITÉ SUR L'ENTRETIEN, IL FAUT ÊTRE PRÉPARÉ À TOUT REFAIRE

qui a aussi utilisé plusieurs années de suite comme voiture de sécurité des 24 Heures du Mans, mais aussi comme voiture de la police routière en Italie, a connu très peu de versions spéciales. #2235 GT a été transformée en Spider par Fantuzzi, à la demande de Luigi Chinetti, et Pininfarina a assemblé une carrosserie spéciale de coupé sur la base du châssis #2821GT – et c'est à peu près tout. Néanmoins, le fort nombre de voitures produites et leur valeur très inférieure à d'autres déclinaisons de la gamme 250, aux caractéristiques techniques très proches (châssis et moteur), à fait par la suite de bien des GTE les bases malheureuses de nombreuses répliques, plus ou moins honnêtes, de 250 GT SWB, GTO ou California...

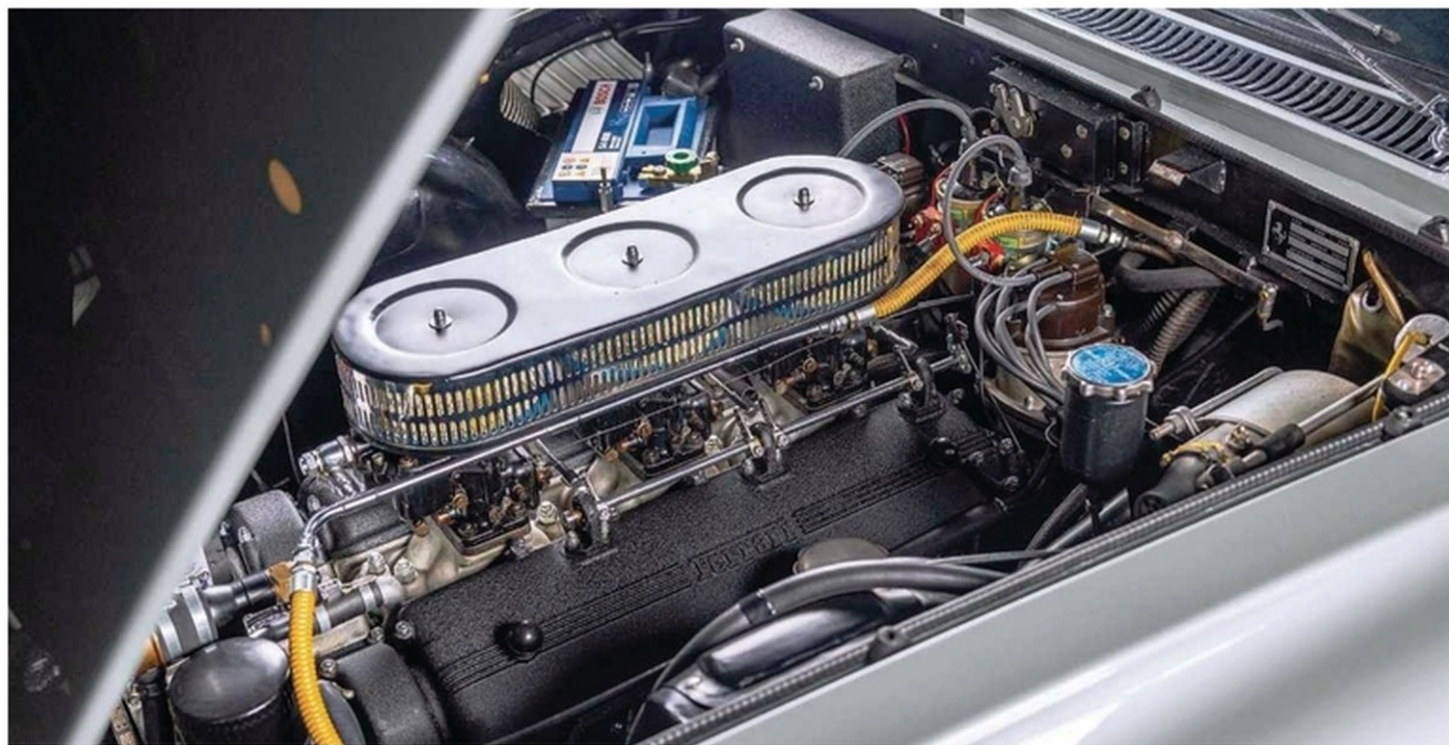
À SURVEILLER

Sur une auto aussi ancienne, il est vain de lister ici les points à surveiller comme nous le faisons habituellement: on n'achète pas une Ferrari des années 1960 comme un modèle des années 1980 ou 2000... Philippe Gardette, d'Auvergne Moteurs, abonde dans ce sens: « Il est impératif de faire expertiser la voiture, et par un spécialiste reconnu, pas simplement le « copain qui connaît les Ferrari »! Faites appel à un expert qui va engager sa responsabilité » Pour un budget mi-

nimum de 5000 à 7000 euros, celui-ci pourra vous donner un avis sur l'auto que vous convoitez.

Indispensable? Oui, au regard du nombre de points à surveiller. « Il faut un dossier d'entretien complet, poursuit notre spécialiste, pour savoir ce qui a été fait, par qui, et quand. » Car la liste des points à surveiller donne le tournis: chaque composant du moteur, de la transmission, des trains roulants, jusqu'à la pièce la plus infime, peut poser une avalanche de problèmes. Sans parler de la sellerie ou de la carrosserie.

« Il faut impérativement avoir un dossier complet pour ce genre de projet, et avoir une enveloppe budgétaire étoffée. Si vous n'avez pas de traçabilité sur l'auto, il faut être préparé à tout refaire: il peut très bien y avoir 500 000 euros de travaux pour une auto que vous aurez payée bien moins cher. Restaurer une 250 GTE ou une 250 GTO coûte à peu près autant, mais ces voitures n'ont pas les mêmes valeurs... Et à une époque, elles valaient encore moins, et certains propriétaires ont pu rechigner à des dépenses importantes – il faut aujourd'hui être encore plus prudent avec une GTE! Si rien n'a été fait, attendez-vous au pire! » Et nous n'avons pas abordé la disponibilité et les prix de certaines pièces détachées introuvables, comme les freins ou les boîtiers de direction.



«Morale: achetez une voiture chère, mais vérifiez qu'elle mérite son prix, et renseignez-vous sur le prix qu'il faudra mettre pour en faire une très bonne voiture.»

LE MARCHÉ

L'exemplaire de nos photos est une 250 GTE 2+2 Série 1 de 1962, le châssis #2957 GT, qui sera proposé à la vente de Paris de RM Sotheby's, les 4 et 5 février prochains. Cette voiture a été achetée neuve à Milan par le Comte Domenico Agusta, le fondateur des motos MV Agusta, qui l'a conservée jusqu'à son décès en 1971, et elle fut ensuite vendue en Suisse. Si son historique est peu connu jusqu'en 2007, elle a refait surface lorsqu'elle fut confiée alors à un atelier de Cremona, en Italie, pour une révision mécanique, et elle a rejoint The Curated Collection en 2016. Elle est *matching numbers* et elle se présente dans un Grigio Argento conforme à sa couleur d'usine, associé à un intérieur regarni en cuir bleu. Elle est estimée entre 350 000 et 420 000 euros.

Si la moyenne des prix constatés aux enchères semble indiquer une baisse de la cote des 250 GTE ces dix dernières années, Benjamin Arnaud, Directeur des ventes en France de

RM Sotheby's livre une analyse plus nuancée: « Pour un bel exemplaire, dans une couleur intéressante – une GTE gris canon de fusil avec un intérieur bordeaux, ça fait chavirer – la valeur se maintient bien. On trouve des voitures à partir de 250 000 euros et les plus belles demanderont 450 000 euros. C'est étonnant, car il faut bien dire que ce n'est pas la voiture la plus moderne à conduire aujourd'hui, et que le dessin est un peu daté, mais elle se vend beaucoup mieux que les Maserati 3500 GT ou les Lamborghini 400 GT contemporaines, au marché très compliqué. »

Pour lui, la GTE 2+2 reste un grand classique, une Ferrari à V12 avant, associée à l'émblématique lignée des 250. Il indique aussi que contrairement à bien des voitures, ce sont les GTE les plus tardives qui valent le plus: « Les Séries 3 sont un peu plus prisées car elles ont reçu quelques améliorations sans que l'ensemble ne soit altéré, mais cela reste marginal. Ce qui fait la différence au niveau des prix, c'est soit une voiture en état d'origine ou une belle restauration, une certification Classiche bien sûr, ou un historique limpide du début à aujourd'hui – ce qui est rarissime » ❶

Ce que la presse en disait à l'époque

Entre les mains d'un bon conducteur, la 2+2 fait tant de choses si bien qu'elle devrait satisfaire les observateurs les plus critiques. Non pas qu'il faut être un bon conducteur pour la conduire, mais un expert pourra remarquer les plus subtiles différences avec les Ferrari précédentes. Les 250/GT font partie des voitures les plus dociles et, c'est une surprise, les moins compliquées au monde. Accélérer en douceur est possible même en mettant les pleins gaz sur le rapport supérieur à 20 km/h. Comparée aux plus anciennes 250/GT à deux places, la 2+2 semble d'abord étrange et parfois instable. Avec le temps, cette étrangeté disparaît en réalisant que le sous-virage typique des Ferrari a virtuellement disparu. Il ne semble pas correct d'aborder un virage

avec l'abandon qu'on pourrait considérer avec un modèle à deux places, mais les deux voitures passeront n'importe quelle courbe à la même vitesse. Le confort semble avoir été un peu adouci par rapport au coupé deux places, ce qui pourrait être juste une illusion causée par le fait que le conducteur est assis plus en avant, et donc plus près de l'axe de tangage. Quoi qu'il en soit, elle se montre ferme, mais pas inconfortable, et plus on parcourt de kilomètres, plus on apprécie les superbes qualités routières de la voiture. Son équipement luxueux combiné à l'incomparable V12, aux freins à disque et à la transmission synchronisée en font la meilleure proposition à ce jour pour une vraiment « grande » grand tourisme. *Road&Track*, août 1962





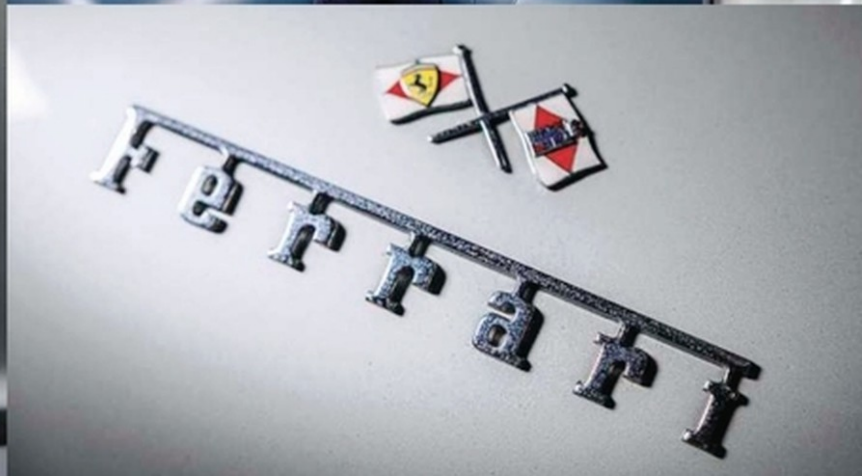
250 GTE 2+2

MOTEUR V12, 2 953 cm³, 24 soupapes, trois carburateurs Weber 36DCS

PUISSANCE 240 ch à 7 000 tr/min **COUPLE** 265 Nm à 5 000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 4 rapports + overdrive, propulsion
SUSPENSIONS Av : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barres antiroulis. Ar : pont rigide, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques. **DIRECTION** À vis sans fin et secteur **FREINS** Disques

PNEUS 205/80/15 **POIDS** 1 280 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 5,33 kg/ch

VITESSE MAXI 230 km/h **PRODUCTION** 1960-1963, 952 exemplaires (+ 50 de 330 GT America) **COTE ACTUELLE** > 300 000 €





Daniel Liechty, l'homme aux mille vies

À quoi ressemblait la vie d'un jeune mécanicien dans les années 1960 et 1970, à Paris ? Si l'on en croit Daniel Liechty, c'était une belle expérience. Surtout lorsqu'on travaillait à la Franco-Britannic Automobiles.

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS DENIS MEUNIER

Dans un coin tranquille de Champagne, un village un peu assoupi au bord d'une rivière; une rue anodine; un grand portail coulissant comme il existe des centaines, et derrière lequel se trouvent certainement quelques machines agricoles... Mais non. Le portail s'ouvre, vigoureusement manœuvré par le propriétaire des lieux. Le cheveu est blanc, le regard malicieux, la carrure athlétique: résultat d'années de boxe, d'haltérophilie, de parachutisme, et de maintes aventures. Car Daniel Liechty ne nous a pas seulement ouvert son portail, mais aussi son album de souvenirs. Des souvenirs de plusieurs vies menées tambour battant, et parmi lesquelles une intéresse particulièrement Enzo: sa vie de mécanicien chez Charles Pozzi, puis à la Franco-Britannic Automobiles.

« J'ai commencé à travailler à 13 ans et demi, se souvient Daniel. Apprenti dans un garage, puis sur les machines d'une entreprise de travaux publics! Enfant, je ne rêvais que de mécanique; pas question de faire des études longues. Heureusement, mes parents avaient compris que rien ne pourrait m'en empêcher. Très vite, je me suis spécialisé dans l'hydraulique, en travaillant sur des Citroën. Mais j'aimais travailler sur des mécaniques d'exception. D'ailleurs, c'est ce qui m'a permis de rouler en Aston Martin à 19 ans, en 1965! C'était une DB MkIII qui avait appartenu à André Firino-Martell, de la famille des distillateurs de Cognac. Le moteur était cassé, et il s'en était débarrassé. J'ai réussi à l'avoir à un très bon prix, et j'ai monté dessus un bloc Jaguar XK! Je me suis un peu fait remarquer quand, cette année-là, je suis arrivé à la caserne pour faire mon service militaire dans les paras... »

En 1967, libéré de ses obligations militaires, Daniel s'installe à Marseillan, près de Sète. Au menu, travail, sport,

plongée... Quelques aventures et quelques rencontres aussi, qui à elles seules rempliraient bien des pages et font encore s'accroître son sourire. Mais en mars 1968, il est temps de passer à une autre étape: monter à la Capitale. L'aventure Ferrari va commencer... « En 1969, je décroche un emploi chez Pozzi. Le rêve? Pas vraiment, parce que si j'étais heureux de travailler sur des Ferrari, l'ambiance était plutôt mauvaise. Pas à cause de Charles Pozzi qui était très gentil, mais à l'atelier, c'était « spécial ». Le meilleur mécano de Pozzi – et un grand ami – s'appelait Claude Marteau, était toujours tenu à l'écart.

Quand il est parti, je me suis dit « je pars avec lui ». Cela faisait moins d'un an que j'étais chez Pozzi. Marteau est entré chez Citroën, je l'ai rejoint. Un mois plus tard, il a été embauché à la Franco-Britannic Automobiles. Il m'a recommandé à Donald Sleator... et j'ai été pris aussi! C'est là que j'ai vraiment appris à connaître les Ferrari sur le bout des doigts. C'était une très belle entreprise, avec un personnel extrêmement compétent, et un patron formidable. D'ailleurs, nous échangeons toujours nos vœux chaque année ».

La réputation de la Franco-Britannic Automobiles est si solide que, même après que Pozzi soit devenu l'importateur officiel, de nombreux clients du tout-Paris continuent d'affluer à Levallois. Avec de beaux souvenirs à la clé: « Un jour, Bob Castella, le pianiste d'Yves Montand, arrive avec la 275 GTB/4 de ce dernier. Le compte-tours ne marchait plus. Il fallait simplement changer un petit renvoi en Zamac, mais nous n'avions pas la pièce en magasin. En attendant, j'ai improvisé un remplacement avec... un sou d'avant-guerre, ceux avec un trou au milieu! J'ai aussi refait la boîte de vitesses de la 365 GT 2+2 du cinéaste John Frankenheimer. Le romancier Guy des Cars, lui, roulait en



Ces deux pages

Dans l'armoire aux souvenirs, une lettre adressée à Daniel Liechty par Enzo Ferrari, sa combinaison de mécano, et une maquette Heller de 330 P3 offerte « en pourboire » par le patron de la firme (page de droite).



Rolls, mais nous avions des relations vraiment amicales : j'ai eu de longues conversations avec lui. Pour un petit champenois comme moi, c'était impressionnant ! Mais il était d'une grande simplicité, d'une grande gentillesse. Tout comme Pierre Scapula.

Pierre était un architecte d'intérieur très connu, et aussi très riche. Il était amateur de Ferrari et de Rolls-Royce, et faisait donc partie de nos clients. Il avait fait modifier sa Silver Shadow par Michelotti, elle lui avait coûté quatre fois le prix de la voiture de série ! Et, côté Ferrari, il était tout aussi exigeant : il voulait absolument une Daytona décapotable, et Ferrari a fini par céder. C'est donc lui qui est à l'origine de la Daytona Spyder. Pourtant, en coupé, la Daytona était déjà une auto exceptionnelle, et j'ai eu la chance de la conduire souvent, et à très vive allure. Je me souviens en particulier d'avoir rallié Milan à Modène (180 km) en 55 minutes ! C'était en 1970.

Sur les Daytona, les pneus avaient tendance à frotter contre les passages de roues, mais seule l'usine pouvait faire la modification nécessaire. Donald Sleator m'avait donc demandé d'emmener celle d'un de nos clients à Maranello, et m'avait donné la permission de garder la voiture plusieurs jours. Après l'avoir fait essayer à plusieurs connaissances, je suis donc allé en Italie, et je suis revenu en France avec une 275 GTB, qui venait d'être réparée à l'usine et qui appartenait au propriétaire des pains d'épice Vandamme ! Inutile de vous dire que dans ces moments-là, c'était vraiment un métier de rêve ! »

Pourtant, Daniel Liechty va y renoncer dès 1972. « Ma future épouse ne voulait pas habiter Paris, et j'ai eu l'opportunité de devenir agent d'assurances. Une autre carrière qui m'a permis de mieux gagner ma vie, et même, finalement, de m'offrir une 365 GT 2+2 à mon tour, en 1984. Elle ne roulait plus assez, et, très vite, le moteur a serré. J'ai donc cassé un moteur de Ferrari ! Mais l'usine m'a refait le bas-moteur et je me suis occupé du reste. J'ai aussi refait le train avant. Je crois que quand on a la passion de la mécanique et qu'on a eu la chance de travailler sur des Ferrari, ça marque à vie ! D'ailleurs, je « mécanique » aussi sur mes autres autos, et sur des moteurs d'avion... Mais c'est une autre histoire ! »

Une autre histoire ? Plutôt une des dizaines d'autres histoires que Daniel pourrait raconter, histoires de musique, de dessin, d'écriture, de cuisine. En Champagne, il n'y a pas que le vin qui pétill...

**« Je me souviens
d'avoir rallié
Milan à Modène
en Daytona en
55 minutes ! »**



Le meilleur, rien que le meilleur

ALORS QUE L'ANNÉE S'ACHÈVE, FAISONS UN BILAN SUR LES VENTES DE 2024 ET PRÊTONS-NOUS À UN EXERCICE INÉDIT : À QUOI POURRAIT BIEN RESSEMBLER UN BIG TEN FERRARI ?

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL | PHOTOS RM SOTHEY'S



Depuis le premier numéro d'*Enzo*, l'actualité des ventes est traitée de façon assez large, depuis les États-Unis jusqu'en Europe avec un soin tout particulier porté aux moments forts de l'année. Nous attachons une grande importance au taux de vente, à l'indice de performance faisant référence à la capacité d'une maison à vendre au plus haut de l'estimation, mais aussi à la manière qu'utilisent les principaux acteurs du marché pour défendre les voitures qui leur sont confiées. Notre analyse des chiffres permet de mettre en évidence des mécanismes plus utilisés chez les uns que chez les autres et de comparer les résultats, car derrière les beaux discours se cachent bien souvent une vérité implacable... celle du marché.

Dans les lignes qui vont suivre, nous dresserons un bilan sur l'année écoulée et les perspectives de l'année à venir en s'intéressant à celles qui tardent à faire parler d'elles. Sans détour, le bilan de l'année 2024 ne laisse pas de place à l'équivoque, et sur un marché ayant vu plus de 5000 voitures vendues en 130 ventes répertoriées dans le monde, un total cumulé dépassant un milliard d'euros soit un prix moyen de 210 000 € par voiture et très exactement 293 voitures vendues au-delà du million d'euro (M€) – soit 4 % du volume de transaction mais plus de 75 % de la valeur du marché (776,10 M€). Le fossé se creuse entre le plus exceptionnel et le milieu du panier. Toujours en 2024, les marques les plus représentées furent Mercedes à 32 %,

suivie par Porsche (9 %), Ferrari (6,8 %) et Citroën (5,6 %). Si les chiffres sont assez stables, l'univers de Ferrari connaît quelques écarts entre les voitures les plus anciennes (celles de course mises à part) et celles des années 2000. Par exemple, les 20 Ferrari les plus chères de l'année représentent près de 145 M€ soit une baisse importante comparée aux 220 M€ l'année passée, mais logique quand on sait que RM Sotheby's réalisait la plus haute enchère l'année dernière avec sa 330 LM/250 GTO (#3765) adjugée 47,3 M€ et Bonhams 27,7 M€ avec la Ferrari 412P Berlinetta. Derrière ces chiffres mirobolants, sept voitures de ce classement sont des autos de course et quatre autres sont des voitures modernes, sachant que les deux Ferrari les plus chères de l'année sont des

Ferrari 250 GT SWB California Spider à plus de 17 M\$ chacune et 12 Ferrari occupent les 20 premières places du classement des voitures les plus chères vendues cette année!

Soyez donc rassurés, Ferrari gravite toujours sur une autre planète mais la courbe amorce tout de même une baisse pour les modèles les plus anciens, sans histoire particulière, et cela est valable également pour les modèles les plus « standards » allant jusqu'aux années 1980... Ferrari 308 GT4, 308, 328, Mondial, mais plus surprenant encore, les V12 telles que les 330 GT 2+2 et GTC, 250 GT Pininfarina, 365 GT 2+2. Si l'on constate un tassement des prix, il n'est pas rare que certains exemplaires explosent encore les compteurs à l'image de la 330 GT 2+2 vendue plus de 400 000 € chez Aguttes, mais c'est plus la baisse d'intérêt des acheteurs pour ces modèles qui surprend. À terme, cela ne fait aucun doute : l'offre et la demande appliqueront leur loi!

Après avoir écrit cela, je ne peux me résoudre en voyant certains modèles à ce niveau de prix et peux assurer qu'ils devraient remonter dans les années à venir. Daytona, BB et Testarossa ne sont pas revenues aux prix qui devraient être les leurs. Comment expliquer que les 348 voient leurs prix grimper du fait de l'envolée des 355, alors que l'une des plus belles berlinette à moteur 12 cylindres, la BB, peine à franchir les 250 000 € ?

Idem pour la Maranello qui plafonne autour des 100 000 € quand les 456 M et 456 GT amorcent leur remontée, sans parler des 550 Barchetta qui sont à acheter d'urgence, tout comme la 599 GTO qui est l'une des Ferrari les plus rares, la première des séries limitées sur ce segment et sans aucun doute la plus utilisable malgré sa radicalité. Avec des prix oscillants entre 650 000 € et les 800 000 €, elle est plus de 300 000 € moins chère que la F12 TdF... À méditer!

D'ailleurs, si un Big Ten devait exister, quel serait-il? Rassemblerait-il des voitures produites sur près de 80 ans d'histoire ou majoritairement des voitures plus récentes? Loin de moi l'idée de placer ma sélection comme « celle à avoir », Ferrari est avant tout une histoire de passion... Mais là encore, cela reste à voir... En effet, il serait hypocrite de croire que l'augmentation du nombre de modèles produits depuis 10 ans ou encore l'élargissement de la clientèle ne soient dus qu'à la sensibilité de ce petit monde.

Soyons clairs, Ferrari n'est plus l'officine confidentielle de ses premières années et le propriétaire de Ferrari actuel est fortement éloigné des premiers clients du Commandatore. Plus proches du fan, certains apportent désormais plus d'importance au plumage qu'au ramage, au blason qu'à sa signification. Alors, nul doute qu'il y a désormais deux types de clients à Maranello. Le premier est passionné, il voit chez Ferrari un symbole de l'héritage automobile, de l'ingénierie exceptionnelle et de l'histoire liée à la course. Pour lui, acheter une Ferrari, c'est honorer une tradition. Mais il y a aussi celui qui recherche principalement l'aura, le prestige et l'image associée à la marque, souvent déconnecté de l'appréciation technique ou historique. Cette dualité reflète un phénomène plus



Page de gauche et ci-dessus

Deuxième meilleur résultat de l'année pour cette 250 California SWB vendue 17 M\$ par RM Sotheby's. La 550 Barchetta mérite-t-elle sa place dans le Big Ten Ferrari ?

large dans l'univers du luxe, où certaines marques deviennent des symboles de statut avant tout, attirant des profils très diversifiés.

Revenons à ce fameux Big Ten et précisons la règle. 288 GTO, F40, F50, Enzo et LaFerrari forment un Big Five devenu Big Six avec l'arrivée de la F80 qui vient d'être dévoilée. Cherchons les quatre voitures manquantes en se fixant comme règle de se concentrer sur les voitures de route. Il conviendra de retirer les modèles très exclusifs mais dérivés de la série avec pour seule modification un toit ouvrant ou une boîte mécanique en remplacement de la boîte robotisée. 575 Superamerica, 599 SA Aperta, Spider 16M ou Pista Spider se retrouvent donc sur le banc de touche malgré tout leur attrait et leur rareté.

Précurseur du marché de la supercar dans les années 1980, Ferrari a lancé en 2000 sa première série limitée, la 550 Barchetta, produite à 448 exemplaires sur une année seulement. C'est certes une dérivée de la 550 Maranello, mais elle est aussi une réinterprétation unique des voitures les plus extrêmes de la firme et marque un tournant en étant la première Ferrari de route, radicale dans son utilisation et produite en série limitée. C'est avec elle que Ferrari commencera à short lister ses clients, car même avec la F50, cette pratique n'avait pas été ouvertement affichée.

Quelques années plus tard, la Challenge Stradale renouela l'expérience lancée 10 ans plus tôt avec la 348 Challenge et intégrera la gamme Ferrari comme la première berlinette de course destinée à un usage routier. Premier maillon d'une série à succès, la famille s'est depuis élargie avec la F430 Scuderia, 458 Speciale et 488 Pista, toutes plus exceptionnelles dans leurs conduites. Mais elles sont motorisées par V8, or Ferrari se rêve en 12 cylindres... Par conséquent les 599 GTO (599 exemplaires), F12 TdF (799) et 812 Competizione (999) symbolisent l'ultra performance tout en définissant la nouvelle stratégie de Ferrari en créant des étapes obligatoires pour accéder à l'hypercar du moment. Elles semblent donc tout indiquées pour compléter cette sélection.

Le Big Ten pourrait ainsi se définir en privilégiant un moteur V12, vœux d'Enzo Ferrari... Et si nous respectons cette règle, et que nous met-

tons à l'écart la série Icona réinterprétant le design de certaines icônes (logique!) de la marque pour créer un nouveau segment de séries limitées (SP1, SP2 et SP3 Daytona), ce serait la 550 Barchetta qui chiperait la tant convoitée 10^e place aux côtés des 599 GTO, F12 TdF et 812 Competizione. Bien sûr tout le monde ne sera pas d'accord, mais il n'y a sans doute pas de bonnes ou de mauvaises réponses... Mais soyons franc un Big Twenty aurait été plus simple!!! (288 GTO, F40, F50, Enzo, LaFerrari, 550 Barchetta, ...)

Et quel serait un Big Ten sur l'ensemble de la production Ferrari, en incluant les bolides de courses? Tentons celui-ci, un peu différent: 250 GTO, 250 LM, 250 GT SWB, 330 P4, 312 PB, F40, Testarossa, F50, Enzo et 499P... Iconoclaste? En tout cas, ce sera le mien! ①

Ferrari gravite toujours sur une autre planète, mais la courbe est à la baisse pour les plus anciennes

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



Les résultats des enchères

L'AUTOMNE EST UNE SAISON CALME ENTRE LA FUREUR DE L'ÉTÉ ET LES BELLES VENTES DE DÉCEMBRE ET DE JANVIER.

VOICI NOTRE SÉLECTION, PAS FORCÉMENT OBJECTIVE, DES PLUS BELLES VENTES DES MOIS DE SEPTEMBRE, OCTOBRE ET NOVEMBRE 2024.

LAFERRARI 2015



4 675 000 \$ 4 275 000 € – Barrett-Jackson, 10 au 13 octobre, Scottsdale (USA)

Record du monde pour une LaFerrari coupé ! Cet exemplaire neuf, première main, était vendu par la rock star américaine Sammy Hagar (connu pour son titre *I Can't Drive 55*, critiquant les limitations de vitesse, puis comme chanteur du groupe Van Halen). Sa provenance, comme ses spécifications uniques – peinture crème avec des sièges en cuir coordonnés – ont permis de dépasser les 4M\$ du précédent record (janvier 2023). Le nouveau propriétaire a en prime eut la surprise d'une soirée avec Sammy Hagar dans un bar au Mexique. Et ça, ça n'a pas de prix...

F40 1989



1 973 750 £

2 351 000 €

RM S, 2 novembre,
Londres (GB)

Très désirable dans sa configuration « non-cat, non-adjust », ses réservoirs d'essence changés cette année, sa certification Classiche et seulement 20 900 km, cette F40 s'est pourtant vendue sous une estimation basse à 2 M£. Contrairement aux autres supercars Ferrari, les valeurs des F40, certes à la hausse, restent fluctuantes.

MONZA SP1 2022



Invendue

RM S, 23 novembre, Munich (Allemagne)

Estimée entre 3 et 3,5 M€, cette seconde SP1 proposée aux enchères (une autre s'est vendue 2,4 M€ en mai 2023) à la livrée emblématique et 1 900 km seulement, n'a pas emballé les foules. Les enchères se sont arrêtées à 2,4 M€, preuve que les SP n'ont pas l'aura des supercars de la marque.

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.

BAA : Broad Arrow Auctions + RM S : RM Sotheby's

612 SCAGLIETTI SESSANTA 2007



178 250 €

Bonhams, 6 octobre, Knokke-Heist (Belgique)

Un prix intéressant pour cette 612 « Sessanta », largement au-dessus de la côte, mais avec un potentiel d'investissement réel pour cet exemplaire (il n'y en a eu que 60) provenant du Koweït et ne comptant que 348 km. En mars, une autre s'est vendue 456 k\$.

DINO 206 GT 1969



680 000 €

RM S, 23 novembre
Munich (Allemagne)

Ce n'est pas une 246 GT, mais la voiture qui précède, la 206 GT à coque alu, différente en toutes pièces et assemblée à seulement 153 exemplaires. Après des années de vaches maigres entre 2018 et 2022, les valeurs de ce modèle remontent en flèche depuis 2023, avec un record à 868 500 \$ (mars 2023). La teinte d'origine argent avec sièges noir et bleu lui va à ravir.

340 AMERICA 1951



Invendue

Bonhams, 6 octobre, Knokke-Heist (Belgique)

La star de la vente du Zoute n'a pas trouvé preneur : estimée entre 3 et 4 M€, les enchères pour cette belle 340 à carrosserie Touring (2 exemplaires seulement) se sont arrêtées à 2,6 M\$. Elle est loin l'euphorie de 2015 pour les autos des années 1950.

512 BBi 2001



221 375 €

Bonhams, 6 octobre, Knokke-Heist (Belgique)

Loin de quelques résultats isolés à plus de 300 k€, la côte des 512 BB à injection est stabilisée depuis des années à un peu plus de 200 k€ pour les belles autos, comme cet exemplaire livré neuf en Suisse, se présentant avec seulement 57 198 km au compteur.

488 PISTA PILOTI 2019



449 375 £ 535 300 €

RM S, 2 novembre,
Londres (GB)

Les Pista Piloti sortent du bois : depuis qu'un premier exemplaire a été vendu à Monterey par RM en 2023 à 995 000 \$, celle-ci est la troisième proposée en 2024. Série limitée confidentielle de la Pista réservée aux pilotes engagés dans les programmes Corse Clienti de Ferrari, c'est la plus désirable des 488, mais cet exemplaire à conduite à droite est loin des prix américains.

275 GTB 1965



1 748 750 \$ 2 083 000 €

RM S, 2 novembre, Londres (GB)

Les années passent, la 275 GTB reste : cela fait dix ans que la cote du modèle est d'une excellente stabilité à 2 M€, preuve s'il en faut de son statut d'icône transgénérationnelle. Et peu importe si son rouge n'était pas exactement le même que sortie d'usine.

250 GT/L 1964



**1 146 875 £
1 749 000 €**
RM Sotheby's
2 novembre
Londres (GB)

488 PISTA 2020



**483 500 \$
443 300 €**
BAA
12 octobre
Chattanooga
(USA)

330 GTC 1966



**376 250 £
448 000 €**
RM Sotheby's
2 novembre
Londres (GB)

458 SPECIALE 2003



276 000 €
Bonhams
6 octobre
Knokke-Heist
(Belgique)

250 GTE 2020



274 160 €
Artcurial
27 octobre
Paris

458 ITALIA 2007



203 396 €
Aguttes
5 octobre
Bruxelles
(Belgique)

599 GTB FIORANO 2008



179 524 €
Aguttes
5 octobre
Bruxelles
(Belgique)

360 MODENA 1999



119 200 €
Artcurial
27 octobre
Paris

365 GTC/4 1972



**106 400 \$
98 400 €**
RM Sotheby's
26 octobre
Los Angeles
(USA)

456 GTA 1997



66 752 €
Artcurial
27 octobre
Paris

Les ventes à venir

L'ANNÉE 2025 VA DÉMARRER AVEC QUELQUES ENCHÈRES FRACASSANTES ! EN ARIZONA ET, SURTOUT, À PARIS, DES FERRARI EXCEPTIONNELLES SONT ANNONCÉES...

250 LM 1964



Estimation > 25 000 000 €

RM Sotheby's, Paris, 4 au 5 février

Attention monument automobile : le châssis #5893 n'est pas simplement une 250 LM – ni même une 250 LM qui a couru, et au Mans, pour faire bonne figure. Non, il s'agit tout simplement de la dernière Ferrari à avoir remporté les 24h du Mans, en 1965, avant que le constructeur ne revienne officiellement dans la Sarthe pour rafler deux nouvelles victoires en 2023 et 2024. L'histoire de cette sixième victoire consécutive de Ferrari est belle : la voiture a été engagée par l'équipe privée américaine NART de Luigi Chinetti, et n'avait aucune chance face à l'armada des voitures d'usine composées des Ferrari 330 et 275 P2 opposées aux Ford GT40... Mais celles-ci vont abandonner les unes après les autres, et alors qu'en début de course, Masten Gregory et Jochen Rindt, les pilotes de #5893, avaient roulé comme des sagouins pour tenter de briser la mécanique et rentrer chez eux plus tôt, ils se sont ainsi retrouvés en tête à 4 heures de l'arrivée ! Les historiens continuent de se disputer pour savoir si, oui ou non, un troisième larron, l'Américain Ed Hugus, avait piloté cette voiture une partie de la nuit... Ce que l'on a surtout occulté, c'est que #5893 a continué de courir avec le NART jusqu'en 1970 ! Elle a participé à bien d'autres épreuves majeures : elle est retournée au 24h du Mans en 1968 (accident) et 1969 (8^e, 4^e dans sa catégorie), et a également participé aux 24h de Daytona en 1968 (accident) et 1970 (7^e, 4^e dans sa catégorie). Du vivant d'Enzo Ferrari, aucune autre voiture portant son nom n'a participé à autant de courses de 24 heures ! Lignée au musée du circuit d'Indianapolis en 1970, elle est aujourd'hui, 55 ans plus tard, proposée à la vente par ce dernier. C'est l'une des Ferrari les plus importantes de l'histoire et cette vente pourrait marquer l'année.



250 GT TOUR DE FRANCE 1958



Estimation 3 500 000 - 4 500 000 \$

RM Sotheby's, Phoenix (USA), 24 janvier

Qu'elles sont belles les Tour de France couleur or ! C'est bien la couleur d'origine du châssis #0933GT, la 51^e assemblée, livrée neuve au pilote italien Vladimiro Toselli, qui remporta avec la course de côte Aoste-Pila 1958, avant de s'envoler pour le GP du Venezuela. Elle y fut sans doute remarquée par son deuxième propriétaire, l'immigré français Lino Fayen qui a couru avec elle aussi bien en Italie qu'en Amérique du Sud. Confisquée par les douanes françaises, elle connut quelques grandes collections chez nous, comme celle de Pierre Bardinon, avant de rejoindre les États-Unis en 1998, où elle réside toujours – avec des participations au Tour Auto 1998 et 1999. Attention, le marché de ces autos est actuellement difficile.

LA COLLECTION SILVER

Estimations NC

Artcurial, Paris, 7 février

Lors de la vente officielle de Rétromobile, Artcurial dispersera une collection composée de cinq grands classiques de la lignée des Ferrari à moteur V12 avant : une 250 GT/Lusso de 1963, une 276 GTB de 1966, une 365 GTC/4 de 1972, une 365 GTB/4 « Daytona » de 1973 et enfin une 550 Barchetta de 2001. Toutes ont en commun de se présenter dans diverses teintes de gris argenté qui ont donné le nom de Silver Collection à l'ensemble. Il est à noter que la 275 GTB est entièrement restaurée et que la Barchetta affiche moins de 950 km au compteur... Artcurial proposera également lors de cette vacation une 275 GTB nez long en aluminium de 1966, provenant de la succession du gentleman driver sarthois André Cadiou (six participations au Tour Auto et à la Targa Florio Revival), ainsi qu'une 365 GT4 BB fraîchement restaurée.



Calendrier des ventes

7 au 19 janvier

Mecum, Kissimmee, USA

19 au 27 janvier

Barrett-Jackson, Scottsdale, USA

24 janvier

RM Sotheby's, Phoenix, USA

24 janvier

Bonhams, Scottsdale, USA

4 au 5 février

RM Sotheby's, Paris

6 février

Bonhams, Paris

7 février

Artcurial, Paris

27 au 28 février

RM Sotheby's, Miami, USA

6 au 7 mars

Gooding & Company,

Amelia Island, USA

7 au 8 mars

Broad Arrow Auctions,

Amelia Island, USA

18 au 22 mars

Mecum, Glendale, USA

13 avril

Bonhams, Goodwood,

Grande-Bretagne

166 MM 1950



Estimation 4 000 000 - 6 000 000 €

Bonhams, Paris, 6 février

Le marché, vous le savez, n'est pas très tendre pour les voitures des années 1950, mais cette Ferrari-ci mérite que l'on s'y attarde. Comme l'en atteste son numéro de châssis, #0034 est l'une des plus anciennes voitures assemblées à Maranello. Ayant couru dans les plus grandes épreuves routières italiennes au début des années 1950 (dont trois Mille Miglia et deux Targa Florio), elle peut se targuer d'un palmarès remarquable : achetée neuve par la Scuderia Marzotto, #0034 a remporté la Coppa d'Oro delle Dolomiti 1950 pilotée par Giannino Marzotto, a remporté sa classe à la Mille Miglia 1951 (4^e au général) avec Paolo Marzotto et Marino Marini, avec lesquels elle a légalement remporté le Giro di Sicilia 1952. En tout, elle a cinq victoires et

trois podiums à son actif dans une carrière qui s'est poursuivie jusqu'en 1957, avec une vingtaine de départs. En Espagne dans la collection de Juan Quintano depuis 1980, on l'a vue depuis pilotée par son propriétaire au Tour Auto, à la Mille Miglia, au Mans Classic et elle a été une habituée du GP historique de Monaco, auquel elle a participé à sept reprises. C'est une voiture qui à la course dans le sang, hier comme aujourd'hui, et nul doute qu'elle écrira encore quelques belles pages de son histoire sur la piste. Quel accueil lui réserveront les enchérisseurs lors de la vente Les Grandes Marques de Bonhams, au Grand Palais, à Paris ? Son estimation reste relativement haute, même avec ce palmarès, mais la maison ne s'y trompe pas : elle est proposée sans prix de réserve.

Et aussi...

555 SUPER SQUALO 1955



Estimation 4 000 000 - 6 000 000 €

Bonhams, Paris, 6 février

Autre bolide de la collection de Juan Quintano proposé sans prix de réserve, cette Super Squalo est une Formule Libre engagée hors championnat par la Scuderia Ferrari en 1955 aux mains de Giuseppe Farina, Piero Taruffi, Paul Frère, Mike Hawthorn et Peter Whitehead. Rachetée par la suite, elle remporta ensuite neuf victoires en Océanie. Sacré pedigree !

360 CHALLENGE 2004



Estimation 100 000 - 120 000 €

RM Sotheby's, Paris, 4 au 5 février

Nul besoin de dépenser des millions pour prendre la piste au volant d'une Ferrari de course : la 360 Challenge est le bolide le plus attractif aujourd'hui pour des sessions pistes endiablées. 9^e Challenge assemblée, certifiée Classiche et matching number, ayant reçu 20 000 € de dépenses l'an passé et éligible en Masters GT, cette 360 coche bien des cases !

512 M 1970



Estimation 9 000 000 - 12 000 000 €

RM Sotheby's, Paris, 4 au 5 février

Il y a eu 25 Ferrari 512 assemblées entre 1970 et 1971, et celle-ci, le châssis #1030, a été livrée à l'Écurie Francorchamps en mai 1970 – ce fut le dernier sport-protos engagé par l'écurie belge. Elle a notamment participé aux 24h du Mans 1970 (5^e) et Derek Bell l'a pilotée aux 1 000 km de Spa et aux 9h de Kyalami. Convertie en 512 M en 1971, elle est retournée aux 24h du Mans (abandon) avant de remporter une course à Zolder. Elle passa ensuite aux mains d'Alain de Cadenet, puis d'Anthony Bamford, avant de rejoindre de nombreuses collections célèbres et de courir en historique.

SUPERAMERICA 2005



Estimation 700 000 - 900 000 €

RM Sotheby's, Paris, 4 au 5 février

Si cette Superamerica nous a tapés dans l'œil, c'est que sur les 599 exemplaires de ce roadster sur base de 575 Maranello assemblés, celui-ci fait partie des 43 voitures équipées d'une boîte manuelle, ce qui en fait un collector certain. Livrée neuve avec le recherché pack HGTC qui améliore le comportement routier décrié de la 575, elle se présente dans sa combinaison argent / cuir bordeaux d'origine, et avec des plaquages et un volant carbone optionnels à l'intérieur. Elle dispose enfin de son set de bagages Schedoni et de sa mallette d'outils : la Superamerica parfaite pour un collectionneur.



PatrimOne

YOU TRUST • WE CARE

assure vos automobiles d'exception

Contact : Ladislav PALISSON

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

contact@PatrimOne.com

www.PatrimOne.com



TOUTES LES FERRARI SONT DANS

Enzo

NOUVEAU

Retrouvez tous les numéros de Enzo
au format numérique



Pour commander un ancien numéro
au format papier (8,90 €) ou numérique (4,90€),
rendez-vous sur boutique.ngpresse.fr



N° 1



N° 2



N° 3



N° 4



N° 5



N° 6



N° 7



N° 8



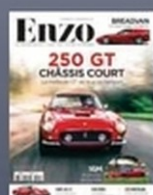
N° 9



N° 10



N° 11



N° 12



N° 13



N° 14



N° 15



N° 16



N° 17



N° 18



N° 19



N° 20



N° 21



N° 22



N° 23



N° 24



N° 25



N° 26



HS N° 1



HS N° 2



HS N° 3



HS N° 4



HS 308 GTB



HS Testarossa

ABONNEZ-VOUS ET PROFITEZ DE **Enzo** AU FORMAT NUMÉRIQUE

Enzo au format
papier⁽¹⁾ + numérique⁽²⁾ (offert)

35€ 1 an
4 numéros

(1) frais de port offerts (2) en ligne une semaine avant les kiosques

NOUVEAU

Enzo au format
100% numérique⁽²⁾

1 an **17€**
4 numéros



Abonnez-vous en ligne sur boutique.ngpresse.fr

(inscription en ligne obligatoire pour avoir accès à la version numérique)

Service direct par mail : abonnements@enzomagazine.fr



☐ **Oui, je m'abonne à**

Enzo

(pour avoir accès à la version numérique gratuitement, je dois m'inscrire en ligne)

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 **35 euros**

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

MODE DE PAIEMENT

☐ Par chèque à l'ordre de NG Presse

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.



Edmondo « Millimetro » Casoli

C'est un designer très injustement méconnu, décisif dans la fascination qu'exerce le monde Ferrari, mais exclu de la sacro-sainte histoire de la marque. Voici le destin d'Edmondo Casoli, raconté par ceux qui ont travaillé avec lui.

TEXTE DAVID RODRIGUEZ SANCHEZ

PHOTOS FERRARI, ED NILES ET ARCHIVES DE L'AUTEUR

Exclu de l'histoire ? Oui, en partie à cause d'une personnalité discrète, en partie à cause de l'arrêt forcé de ses fonctions après les 24 heures du Mans 1967, et en partie à cause de la confidentialité imposée par une intimité particulière avec *Il Commendatore* et les inévitables intérêts politiques et stratégiques de l'entreprise.

Le fait est que le nom d'Edmondo Casoli n'a jamais trouvé sa juste place dans la longue liste des techniciens légendaires de la marque au Cheval Cabré, largement connue par les amateurs, lui refusant ainsi, depuis des temps immémoriaux, la reconnaissance due à ses nombreux mérites. Puisse un autre historien, avec plus de ténacité et de fortune que celui qui signe ces lignes, découvrir à l'avenir les détails biographiques précis d'Edmondo Casoli qui, pour l'instant, nous échappent. En attendant de les connaître, nous parlerons au moins de ce que nous savons de lui jusqu'à présent.

Lorsque Aurelio Lampredi est revenu chez Ferrari en 1948, il a fait venir à Maranello quelques très jeunes techniciens ayant une formation aéronautique en provenance de l'immense Officine Meccanica Reggiana, en plein déclin. Ceux-ci vont forger l'excellence technique de Ferrari. Il s'agissait de l'ingénieur moteurs Franco Rocchi, du spécialiste des transmissions et de la *meccanica fredda* Walter Salvarani et du dessinateur de silhouettes et modéliste Edmondo Casoli. Ils ont rejoint les

rangs d'un département technique qui comprenait déjà Valerio Colotti (lui aussi un nouveau venu), Umberto del Vacchio (le futur père technique de toutes les monoplaces et des voitures de sport De Tomaso) et Angelo Bellei (futur directeur technique de Ferrari jusqu'à son départ à la retraite en 1987). Il semble que, par la volonté du *Commendatore* lui-même, un profil comme celui de Casoli soit sorti du moule au moment le plus opportun : celui où la marque Ferrari était en train d'éclore au grand jour. Par l'intermédiaire de son propre styliste, Enzo Ferrari s'assurait que la création des concepts esthétiques habillant les prestigieuses mécaniques de ses voitures de course se déroulerait dans ses propres installations et sous son regard attentif. Les lignes générales des nouveaux produits seraient éventuellement affinées ou interprétées plus tard par les différents carrossiers

collaborateurs, qui de toute façon ne s'éloigneraient jamais trop des modèles conçus par Casoli chez Ferrari.

On peut affirmer sans exagération que Casoli a été le principal responsable esthétique de toutes les monoplaces et voitures de course Ferrari jusqu'en 1967 (une vaste lignée de créations dont l'apparence extérieure n'a jamais été la responsabilité d'un designer ou d'un carrossier extérieur), ainsi que de plusieurs GT dont le dessin avait été attribué à de célèbres carrossiers.

Casoli, surnommé en interne « Millimetro » (il est facile de comprendre pourquoi en observant le plan technique signé de sa main et reproduit en double page suivante), était en mesure de réaliser les dessins techniques détaillés des belles et sinieuses carrosseries qui le caractérisaient et qui caractérisaient l'époque. Dessins qui permettaient la réalisation minutieuse de ces carrosseries, ainsi que de créer les maquettes à différentes échelles qui permettaient de juger de l'excellence esthétique et aérodynamique de ses idées – qui deviendront celle des Ferrari. Pour ce faire, Casoli n'a compté que sur lui-même, sur ses capacités artistiques personnelles et sur ses prouesses techniques. Sa signature angulaire est caractéristique de tous les dessins techniques des voitures de sport Ferrari de son époque, et tous les modèles réduits que l'on voit sur les photos prises au siège de Maranello dans les années 1950 et (surtout) 1960 sont de sa création. Avec l'arrivée de Carlo Chiti et les débuts de la recherche aérodynamique à Maranello, puis dans d'autres souffleries européennes plus grandes et plus performantes, l'intuition et le génie de Casoli ont commencé à être aidés par les lois « ésotériques » de la dynamique des fluides, dont la synthèse et le point culminant ont sans aucun doute été l'incroyablement belle 330 P4 de 1967. Peu d'informations ont transpiré sur la carrière d'Edmondo Casoli, et c'est pour cela que les témoignages de ses contemporains, que nous avons recueillis ici, sont si importants.

Page de gauche, de haut en bas (et de gauche à droite) et ci-contre.

La 250 GT « Passo Corto » de 1959 est l'une des GT les plus célèbres et les plus emblématiques de la marque. En 1953, la Carrozzeria Autodromo de Modène, plus connue pour ses autocars, a habillé cette 166 MM de façon inhabituelle – Lampredi et Casoli ont développé son look particulier.

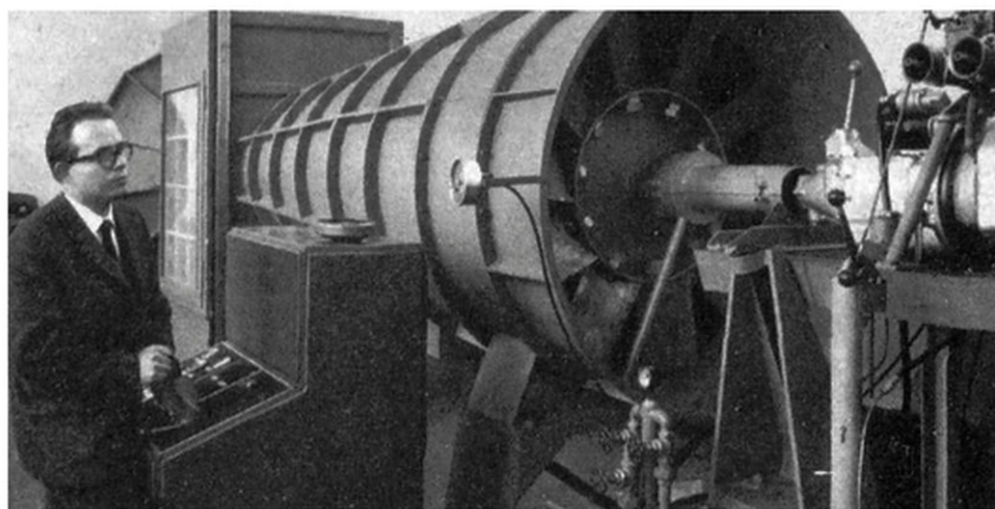
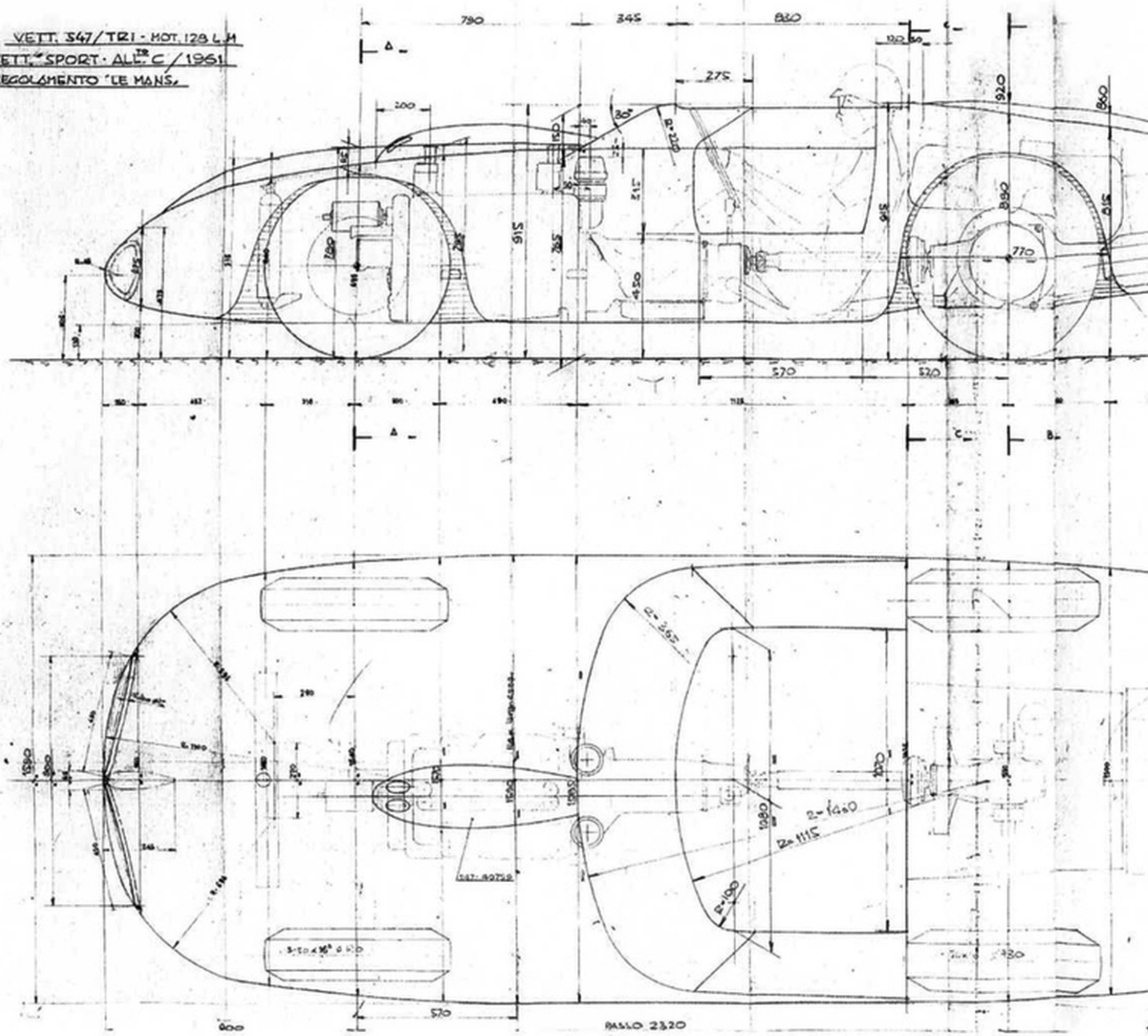
La Dino 246SP de 1961 était la première Ferrari développée en soufflerie : elle avait l'air à la fois monolithique, douce et sculpturale.

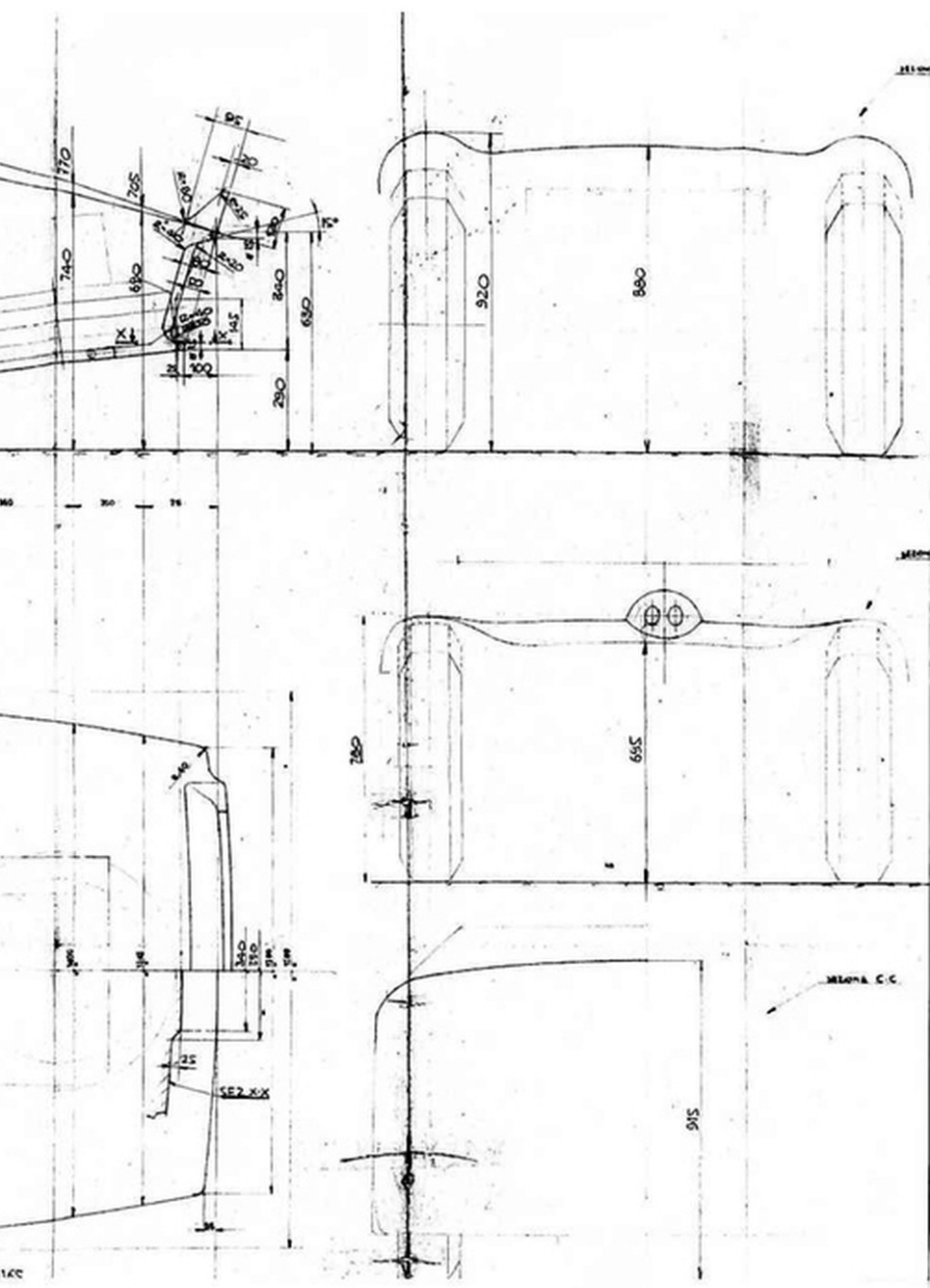
La toute première 250 GTO (#3223GT) pose lors de ses débuts à Maranello en 1962 : Casoli a tiré de l'aspect robuste du prototype « la Papera » la quintessence des lignes des voitures de sport de son époque.

Edmondo Casoli en janvier 1950, sur l'une des deux seules photographies connues de lui.



VETT. 347/TRI - MOT. 128 L.H
VETT. "SPORT - ALL.^{TR} C / 1961
REGOLAMENTO "LE MANS,





Ci-dessus et ci-contre, de gauche à droite
Plan technique de la vettura 547, la TRI-TR61 – la dernière des Testarossa – par Casoli : la myriade d'indications explique pourquoi il a été surnommé « Millimetro ». Deux vues de la soufflerie rudimentaire de Maranello, créée en 1959 et alimentée par un moteur quatre cylindres provenant d'une 750 Monza – l'ingénieur Giancarlo Bussi (à gauche) et le Commendatore sont reconnaissables. Une facette très importante du travail de Casoli était ses modèles réduits – ici une F1 156 de 1961.

GIACOMO CALIRI INGÉNIEUR EN FORMULE 1, CHEZ FERRARI DE 1964 À 1976

« Je suis né à Catane en 1940. Depuis tout petit, j'étais fou de course automobile. J'ai fait mes valises, fraîchement sorti de l'école professionnelle, et je suis allé à Turin pour terminer mes études avec une idée fixe qui brûlait dans ma tête : devenir ingénieur et travailler pour Ferrari. J'ai préparé ma thèse sur « l'aérodynamique autour de la roue », guidé par mon professeur au Politecnico de Turin, Alberto Morelli. Morelli était un vieil ami d'Enzo Ferrari et m'a recommandé au Commendatore. En fait, Enzo Ferrari me connaissait déjà car j'avais effectué un stage d'apprentissage de 15 jours à l'usine Ferrari de Maranello pendant mes études au Politecnico.

J'ai été embauché chez Ferrari au mois de janvier 1967. J'étais amoureux de l'aérodynamique et j'ai eu beaucoup de chance car j'ai été immédiatement affecté à Edmondo Casoli, surnommé « Millimetro », qui était le responsable de la conception de la carrosserie chez Ferrari. C'est lui qui a dessiné la carrosserie des plus belles voitures de sport Ferrari de l'époque : 250 GTO, 275 GTB, 250 LM, Dino, 330P, P2, P3 et P4, pour ne citer que les plus célèbres. Il a également dessiné certaines des voitures de route Ferrari que Pininfarina a signées pour des raisons de marketing. Avant d'entrer chez Ferrari, Casoli (comme Franco Rocchi et Walter Salvarani) avait travaillé chez Officine Reggiane à Reggio Emilia. Reggiane a créé certains des avions de chasse les plus innovants de la Seconde Guerre mondiale. Chez Ferrari, Casoli était également le patron des formeurs de tôle Otello Benedetti et Edmondo Meletti qui, aux côtés de Mario Allegretti et d'autres personnes appartenant à la Carrozzeria Sports Cars de Piero Drogo, créaient les carrosseries des voitures de course Ferrari. Casoli a été pour moi comme un second père, un professeur exceptionnel qui m'a appris d'innombrables choses. Il ne se contentait pas de concevoir les carrosseries qu'il avait dessinées, il les modelait également dans l'argile. Pendant son temps libre, il se passionnait pour le modélisme et la musique.

Chez Ferrari, nous disposions d'une soufflerie rudimentaire à l'échelle 1:5. En tant que technicien sur le terrain, j'ai peaufiné cette soufflerie qui était alimentée par un vieux moteur Ferrari à 4 cylindres. Elle faisait un bruit d'enfer lorsqu'elle était en mouvement. Nous y avons testé les modèles que Casoli façonnait.

À mon avis, Casoli est l'un des stylistes les plus courageux de tous les temps, mais malheureusement il n'a pas pu continuer à faire son travail bien-aimé car, après une énième dispute avec l'ingénieur Forghieri, il fut transféré à la section des voitures de route du département technique. Casoli resta mécontent de cette décision pendant de



Sens horaire, à partir d'en haut à gauche

On dit qu'Enzo Ferrari a eu une influence sur l'apparence de la 250 GT Lusso – à travers les mains de Casoli. La 250 P de 1963, première d'une glorieuse lignée, lors de ses premiers essais au Mans, pilotée par Mike Parkes. Le prototype de la 250 LM (#5149) à Maranello, dérivé fermé de la 250 P. Les armes de la saison 1966 posent dans la cour de Maranello : la délicieuse Dino 206S et la brutale 330 P3. La 275 GTB4, chef-d'œuvre routier de Casoli, produite en masse par Pininfarina, pose sur l'ancien circuit de Modène pour les photos commerciales. L'autre chef-d'œuvre de Casoli, la 330 P4 de 1967, a marqué les rétines de façon indélébile. Ed Niles a photographié en 1971 la pièce qui était le domaine personnel de Casoli, encore remplie de ses modèles et gabarits, et abritant la soufflerie d'origine, encore fonctionnelle. La Ferrari 275 GTBC Speciale Le Mans (1965), carrossée par Scaglietti selon le dessin de Casoli et le savoir-faire du magique *battilastra* Giancarlo Guerra.



«Casoli a signé le dessin de quelques voitures de route attribuées à Pininfarina pour des raisons politiques»

nombreuses années, jusqu'à ce qu'il meurt d'une crise cardiaque.

Il était né à Modène mais habitait à Maranello et avait un fils. Je sais avec certitude combien Il Commendatore l'appréciait, mais malheureusement il s'est laissé convaincre par d'autres de « promouvoir » Casoli ailleurs. Je sais que M. Ferrari a rapidement regretté sa décision. J'ai donc eu l'honneur de travailler aux côtés d'Edmondo Casoli et de le remplacer en tant que responsable de la section carrosseries du département course de Ferrari en juin 1967, juste après les 24 heures du Mans. »

FRANCO LAMBERTINI INGÉNIEUR ET DESSINATEUR TECHNIQUE CHEZ FERRARI DE 1961 À 1967

« J'ai connu Edmondo Casoli chez Ferrari ; nous étions assis côte à côte, en parallèle pour ainsi dire. Mais il y avait entre nous une rangée de petits meubles de rangement qui séparaient les deux différentes équipes de conception dans la même pièce : il y avait la GES (Gestione Sportiva, à laquelle Casoli appartenait) d'un côté, et l'équipe de conception des voitures de route (dont je faisais partie) de l'autre. Il me racontait très souvent des anecdotes personnelles et m'expliquait la manière dont une carrosserie était conçue. Je ne me souviens pas de l'avoir aidé avec des règles et des gabarits pour tracer les courbes d'une carrosserie, mais je l'ai probablement fait car j'ai en partie utilisé ses enseignements lors de la conception du moteur 3V2 50 cm³ à 72° Moto Morini. Je peux confirmer que c'était un homme très sensible il souffrait réellement lorsque les lignes qu'il avait imaginées pour une voiture ne correspondaient pas exactement à la réalité d'un composant interne trop imposant ».

AFRO GIBELLINI
L'UN DES FORMEURS DE TÔLE
DE SCAGLIETTI ET AUTEUR,
AVEC GIANCARLO GUERRA, DE TOUTES
LES CARROSSERIES DE 250 GTO
« Je me souviens très bien d'Edmondo Casoli. Il était originaire de Reggio Emilia, grand, très

sympathique et amical. Il venait souvent chez Scaglietti avec ses dessins et ses maquettes et passait de longs moments à discuter avec Guerra pour définir comment telle ou telle pièce devait être façonnée pour habiller l'une des nombreuses voitures que nous fabriquions pour Ferrari. »

GIOTTO BIZZARRINI RESPONSABLE DU DÉVELOPPEMENT TECHNIQUE DE FERRARI DE 1957 À 1961

« La 250 GT « Passo Corto » souffrait trop en courses face aux Aston Martin et Jaguar à la fin des années 1960. J'ai utilisé mon ancienne voiture de fonction, une 250 GT Boano, comme base pour un prototype d'essai avec lequel j'ai essayé d'améliorer les performances de notre modèle de course, appelé SWB ou « Short Wheel Base » par les Britanniques. Edmondo Casoli, qui était un très bon designer de Ferrari, m'a aidé à définir la carrosserie en me fournissant quelques croquis. Carlo Chiti, mon ami et chef de la division course de Ferrari, m'a aidé par ses conseils à affiner l'aérodynamisme du nouveau prototype que nous avons construit en nous appuyant principalement sur mes propres idées et mon expérience. En raison de son nez long et bas, la presse l'a immédiatement surnommée « la Papera » (ce qui se traduirait par « canard » en français). En quittant Ferrari, j'ai dû me désengager de son développement. Le modèle est devenu plus tard la 250 GTO ».

CARLO CHITI RESPONSABLE COMPÉTITION DE FERRARI DE 1957 À 1961

« Le département technique de Ferrari générait des projets avec la même abondance que les comptables génèrent leurs bilans. J'ai eu la chance d'avoir sous ma responsabilité une excellente équipe de concepteurs, probablement les meilleurs avec lesquels j'ai jamais travaillé. Edmondo Casoli, qui était aussi un fantastique modélisateur, était l'un d'entre eux. Nous avions l'habitude de tester ses modèles dans la soufflerie. J'avais moi-même conçu une soufflerie que nous avons installée chez Ferrari. Nous pouvions ainsi voir comment ces modèles

se comportaient d'un point de vue aérodynamique. À l'époque, la force d'appui n'était pas le facteur déterminant que nous recherchions, mais plutôt un coefficient Cx aussi bas que possible. Les nez si caractéristiques de la 246P et de la 156 F1 sont nés dans cette petite soufflerie chez nous, avec tant d'autres idées que nous y avons développées ».

MAURO FORGHIERI RESPONSABLE COMPÉTITION DE FERRARI DE 1961 À 1987

« Il y avait un problème sous-jacent : nous ne disposions d'aucune base de données aérodynamique de référence pour les nouveaux modèles en cours de développement. Or, à Stuttgart, le directeur de la soufflerie de l'université, le célèbre ingénieur Pottorf, a pu nous fournir une énorme quantité de données. Il est également devenu une source inépuisable de suggestions et de conseils très utiles, contribuant ainsi à la maturation du concept 250P, pour lequel nous avons étudié une nouvelle ligne selon ce qui était alors défini comme la solution « Targa ». Je veux parler de l'arche aérodynamique sur toute la largeur, juste derrière les épaules du conducteur. Cet élément faisait office d'arc de sécurité et l'avantage en termes d'aérodynamisme provenait de la forme du pare-brise, qui devait désormais être rond et enveloppant. Le flux d'air autour du pare-brise, adhérent à celui-ci, n'était pas dispersé par la suite grâce à l'arche arrière, convergeant finalement en direction de la queue et atteignant une pression beaucoup plus élevée sur celle-ci. La force d'appui était donc élevée et, grâce au déplacement du centre de pression vers l'arrière, la voiture était extrêmement maniable à grande vitesse. Pour l'époque, il s'agissait d'un important secret industriel et de compétition, à tel point que j'ai décidé de n'en parler à personne, à commencer par les pilotes et les mécaniciens. Seul Casoli le savait, évidemment, mais il est resté muet comme une carpe ».

(Citation extrait du livre Mauro Forghieri, 30 anni di Ferrari e oltre.)

R Comme Révolution De Palais

TEXTE MASSIMO DELBÒ



En 1961, Ferrari semblait être l'endroit idéal pour travailler, avec un groupe de responsables établis et une série de succès en compétition, dont le titre de Champion du monde de Formule 1 de Phil Hill, le Championnat des voitures de sport (quatre victoires en cinq courses avec la 250 Testa Rossa et la Dino 246 SP), et le championnat GT. Les huit directeurs de l'entreprise étaient des employés de longue date, encore jeunes et tous talentueux. Pourtant, le mardi 24 octobre, à l'issue d'une réunion hebdomadaire calme et apparemment normale, Enzo Ferrari les a tous licenciés brusquement. Il s'agissait des responsables des départements les plus importants : l'ingénieur en chef de développement Giotto Bizzarrini, le responsable de la conception Carlo Chiti, le responsable de l'administration Ermanno Della Casa, le responsable de la fonderie Fausto Galasso, le directeur des ventes Girolamo Gardini, le responsable des achats Federico Giberti, le responsable du personnel Enzo Selmi, et le responsable de l'équipe de course Romolo Tavoni.

« C'était notre faute, la plus grosse erreur de tous les temps », a déclaré Tavoni (photo), lorsque nous lui avons rendu visite chez lui à Casalino, un village proche de Maranello, avant son décès en 2020. Tavoni est arrivé chez Ferrari le 16 janvier 1950, « prêté » par la banque où il travaillait et censé ne rester que quelques mois – mais il a gravi les échelons jusqu'à devenir directeur de la Scuderia. « Tous les directeurs avaient des problèmes avec la femme d'Enzo Ferrari, Signora Laura Garelli Ferrari, qui, après la mort de son fils Dino, était devenue instable. Elle a créé beaucoup d'embarras, accusant une fois Enzo Selmi de ne pas donner aux employés tout l'argent que Ferrari lui avait demandé – devant d'autres employés. Une autre fois, elle a accusé Carlo Chiti – toujours devant ses employés – de ne pas payer le loyer de l'appartement qu'il occupait. Elle m'a giflé, mais nous avons continué jusqu'à ce que Ermanno Della Casa se soit disputé avec elle et, se sentant profondément offensé, a consulté un avocat. L'idée était que ce dernier écrive une lettre, dans laquelle tous les directeurs demanderaient à Ferrari de « prendre soin » de sa famille. Il m'a fallu cinq jours pour accepter de la signer, car j'estimais que c'était une erreur. Je connaissais l'homme, probablement mieux que les autres, et je savais que Me Ferrari

« Nous pensions que la sanction concernait l'agression contre sa femme. L'erreur est venue de la lettre »

était une tragédie personnelle pour lui, mais lorsque les autres ont parlé de « l'esprit d'entreprise », j'ai capitulé.

L'ordre du jour de la réunion hebdomadaire du dernier mardi d'octobre 1961 était normal, mais nous avons tous remarqué la lettre laissée ouverte, pour que nous la voyions, sur la table. La réunion s'est terminée sans qu'aucun mot n'ait été prononcé sur le sujet. Nous avons quitté la salle et sommes descendus au rez-de-chaussée, où chacun d'entre nous a été accueilli par son second. Nos juniors avaient été promus managers et leur premier devoir était de nous annoncer que nous n'étions plus des employés de Ferrari. Nous n'avions que quelques minutes pour rassembler nos affaires et quitter le bâtiment.

Je savais tout sur Enzo Ferrari. Ayant été son assistant de 1950 à 1956, j'avais participé à la gestion de ses trois familles : celle de sa mère, sa famille « officielle » [sa femme Laura et son fils Dino], et sa famille « officieuse » [son fils cadet Piero et la mère de Piero, Mlle Lina Lardi]. J'ai donc demandé à le rencontrer pendant deux minutes.

Il a d'abord refusé. J'ai alors été autorisé à entrer dans son bureau pendant une minute. Mais la décision avait été prise. Tout le monde pensait que la punition était due à l'agression de sa femme, mais la vérité est que l'erreur était la lettre. Enzo Ferrari nous a créés, il nous a fait réussir, mais il attendait de nous la plus grande loyauté possible. Écrire une lettre – et pire encore, demander à un avocat de le faire – au lieu de parler directement à Ferrari... C'est là que se situe la véritable erreur. Nous, les responsables de son entreprise, avons perdu toute crédibilité. À ses yeux, nos actions avaient révélé un manque de confiance à son égard.

Si nous lui avions parlé, sa réponse aurait probablement été quelque chose comme : « Je sais, je sais. Mais puisque je dois vivre avec elle, tu dois faire de même, parce que nous sommes une équipe. » Mais il ne nous aurait jamais, au grand jamais, renvoyés pour cela.

Tavoni, toujours considéré comme l'un des plus grands managers de l'histoire de Ferrari et de l'industrie automobile italienne en général, a continué à travailler sur le circuit de Monza, qu'il a dirigé pendant plus de trois décennies. Pourtant, pendant des années, on l'a empêché de retourner travailler chez un constructeur automobile. Abarth, pour sa part, aurait aimé avoir Tavoni, mais Ferrari avait fait savoir qu'il n'apprécierait pas l'embauche... Seul un des directeurs est retourné chez Ferrari : Della Casa a demandé à la mère d'Enzo de l'aider à se réconcilier avec le Commendatore.

Deux mois seulement après la « révolution du palais », Ferrari est passé à autre chose et le jeune Mauro Forghieri a remplacé Chiti au poste de directeur technique. ●

À VENDRE FERRARI 365 GT2+2 - ANNÉE: 1969 - CERTIFIÉE CLASSICHE - 240.000 €



PARIS — DEAUVILLE

DINO SPORT

FERRARI SPECIALISTA
RIPARAZIONE · COLLEZIONE · VENTA

WWW. DINOSPORT .FR

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

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

RICHARD MILLE / 

A Racing Machine On The Wrist