

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI



V8 EN FURIE

SCUDERIA VS SPECIALE



ROMA SPIDER

Mieux que le coupé ?



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



GTC4LUSSO

Notre guide d'achat de la dernière GT à quatre places

BEACH CAR

L'histoire d'une incroyable Ferrari transformée en voiture de plage.

SUPERAMERICA

Au volant de l'une des plus grandes Ferrari... Méconnue des collectionneurs.

VENDEZ OU ACHETEZ

VOTRE FERRARI

AVEC NOUS



MONACO
CAR
AUCTIONS®

www.MonacoCarAuctions.com

SOMMAIRE

Automne 2023



Bollettino

8 KC23

À géométrie variable
Une nouvelle One-Off à deux visages.

12 News

812 Competizione, film *Ferrari*...
Une voiture surprenante et un film alléchant.

Reportages

18 Roma Spider

L'air et la chanson
Au volant de la remplaçante de la Portofino :
et si c'était la meilleure des Roma ?

30 400 Superamerica Aerodinamico

Super American Express
L'une des plus fascinantes Ferrari de prestige
– et des plus sous-estimées.

44 F1-91 643

Belle comme un camion
L'histoire tumultueuse d'une lignée de Formule 1
qui a changé l'histoire... Sans gagner de titre.

54 F430 Scuderia / 458 Speciale

Rockstars
Les deux derniers V8 extrêmes s'affrontent :
mais pourquoi devoir choisir ?

66 Felber Beach Car

Sous le coupé, la plage
Quand on transforme une 365 GTC/4 en voiture
de plage, le résultat est surprenant.

76 1000 km en...

296 GTB
La berlinette à l'épreuve de la vraie vie..

La Vita Rossa

82 Le Ferrari Club France au Mas du Clos

Retour aux sources
Le Club Ferrari France retrouve son terrain de
jeu préféré : le circuit du Mas du Clos.



88 Événements

Festival of Speed et F40-35
Les plus belles Ferrari vues cet été.

96 Objets de désir

Horlogerie, livres, beaux objets...
Notre sélection pour les amoureux du beau.

Autofficina

106 Ma Ferrari

La F355 Challenge d'Olivier
Rouler sur la route avec une voiture de course :
oui, c'est possible..

110 Guide d'achat

FF / GTC4 Lusso
Tout pour bien acheter la dernière GT à quatre@
places

118 Marché

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



130 La Ferrari oubliée

330 GT 2+2 Michelotti
En jaune et noir

Edito

Merci, Carlos – et Lando, aussi!



Si comme moi vous êtes passionnés par la Formule 1, à moins d'être un fan de Max Verstappen, vous ne devez pas passer une saison exaltante... Dire que l'on râlait quand Mercedes-AMG écrasait la discipline, mais si le nouveau règlement de 2022 a rebattu les cartes, il a créé une domination encore plus forte des Red Bull – qui, contrairement à Mercedes, est l'équipe d'un seul pilote... Heureusement, il y a de l'animation derrière et la bataille fait rage pour monter sur la troisième, voire la seconde, marche du podium.

Et puis il y a eu ce fabuleux Grand-Prix de Singapour, où quelque chose a cloché pour les Red Bull, jamais dans le coup. Un boulevard pour les autres équipes, mais entre Ferrari, McLaren et Mercedes la lutte a été épique. Non seulement ça a été la course la plus passionnante de la saison jusque-là, mais aussi l'une des plus haletantes depuis des années.

Il aura fallu du sang froid à Carlos Sainz Jr pour mettre sur pied cette stratégie géniale qui lui a permis de l'emporter. Dans les derniers tours, en tête, il a travaillé de concert avec Lando Norris, deuxième, pour permettre à celui-ci d'utiliser le DRS, empêchant ainsi les pilotes Mercedes, en embuscade, de le dépasser. S'ils l'avaient fait, ceux-ci auraient gagné la course, en avalant une Ferrari de Sainz laissée sans défense. Quand avez-vous vu pour la dernière fois deux pilotes de deux équipes adverses coopérer de la sorte ?

La Scuderia Ferrari a cela de magnifique que même les années où elle n'est pas en lice pour gagner le titre, elle arrive à créer de superbes surprises, avec des victoires qui finissent par rentrer dans la légende. La saison 2023 évoque forcément 1988, l'année où les McLaren d'Alain Prost et d'Ayrton Senna avaient remporté toutes les courses de la saison. Toutes sauf une : le Grand Prix d'Italie, gagné par la Ferrari de Gerhard Berger...

La valse des victoires des Red Bull peut continuer, les fans de Ferrari se souviendront de la façon dont Carlos Sainz Jr a remporté une très belle victoire – c'est la course de la saison 2023 dont tout le monde se rappellera.

Yan-Alexandre Damasiewicz
Rédacteur en chef

*Quand avez-vous
vu des pilotes
Ferrari et McLaren
coopérer pour
assurer leur place
sur le podium?*

Pour vous abonner, rendez-vous en page 127

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

NG PRESSE

ÉDITEUR

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

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

N°ISSN : 2648-7411

Distribution : MLP

RÉDACTION

Directeur de la publication
Nicolas Gourdol

Rédacteur en chef
Yan-Alexandre Damasiewicz

Conception graphique et direction artistique
José Vilela (artiste auteur)

Contributeurs

**Julien Diez, Stéphane Geffray, Nicolas Gourdol
Matthew Hayward, Léo Prat, Gautier Rossignol**

Consultant **Cyrille Jaquinot**

Photographes

**Kevin Van Campenhout, Joris Clerc,
Nino Hammet, Denis Meunier,
Max Rosenfeld, Tom Shaxson**

Illustrateur édito **Rémi Jacquinot**

ABONNEMENTS

E-mail : abonnements@enzomagazine.fr

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ

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

Directeur commercial
Nicolas Gourdol
regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

MLP
legendre@mlp.fr

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

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

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



Prochaine vente en préparation

La Vente d'Automne

Dimanche 26 novembre 2023, Paris



1968 – Ferrari 365 GT 2+2
Restée plus de 40 ans au sec dans un garage
Historique connu, 2^e main, 38 000 km
Estimation: 100 000 - 150 000 €

Contactez-nous pour inscrire votre automobile

Aguttes on Wheels
+33 (0)7 82 72 37 60
automobiles@aguttes.com



Découvrez le département

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

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

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



CHAMPAGNE PALG DEVITRY
rue de Bouillon 10 200 URVILLE - FRANCE • +33 (0)3 25 92 07 77
www.champagnedevitry.com

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

BOLLETTINO

KC23: la One-Off à géométrie variable **Page 8**

Les designers de Ferrari griffonnent sur une 812 Competizione **Page 12**

Le film événement sur la vie d'Enzo Ferrari se dévoile **Page 14**





Ci-dessus et page de droite
Conçue pour être utilisée sur circuit ou simplement admirée, la KC23 dispose d'un aileron amovible. Les portes s'ouvrent en élytre et un autre jeu de jantes est prévu pour une utilisation sur la piste de cette voiture réalisée sur base de 488 GT3.



À géométrie variable

LA NOUVELLE FERRARI ONE-OFF, LA KC23, OFFRE LE CHOIX D'UNE CARROSSERIE ÉLÉGANTE OU EFFICIENTE, ET PRÉFIGURE LE FUTUR DE LA MARQUE.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS FERRARI

Faut-il y voir une conséquence du débat provoqué par la pose d'un aileron fixe sur la nouvelle SF90 XX, une première sur une Ferrari de route depuis les F40 et F50 (voir *Enzo* n° 21) ? Les Ferrari extrêmes font toujours le choix de l'aérodynamique active pour se passer de disgracieux appendices à l'arrière de leur carrosserie, mais les besoins d'appui à haute vitesse dépassent parfois ce que ces élégantes solutions permettent d'offrir. C'est le cas pour la KC23, la dernière voiture de la série One-Off, une création unique basée sur la voiture de course au plus grand nombre de victoires de l'histoire de Ferrari, la 488 GT3 – sous sa forme Evo 2020. Destinée à rouler sur circuits lors de track-days, elle a été développée sans contrainte d'homologation, ce qui a permis une plus grande liberté

créative, notamment pour la création d'optiques ou de vitrages spécifiques – fait rare pour une One-Off.

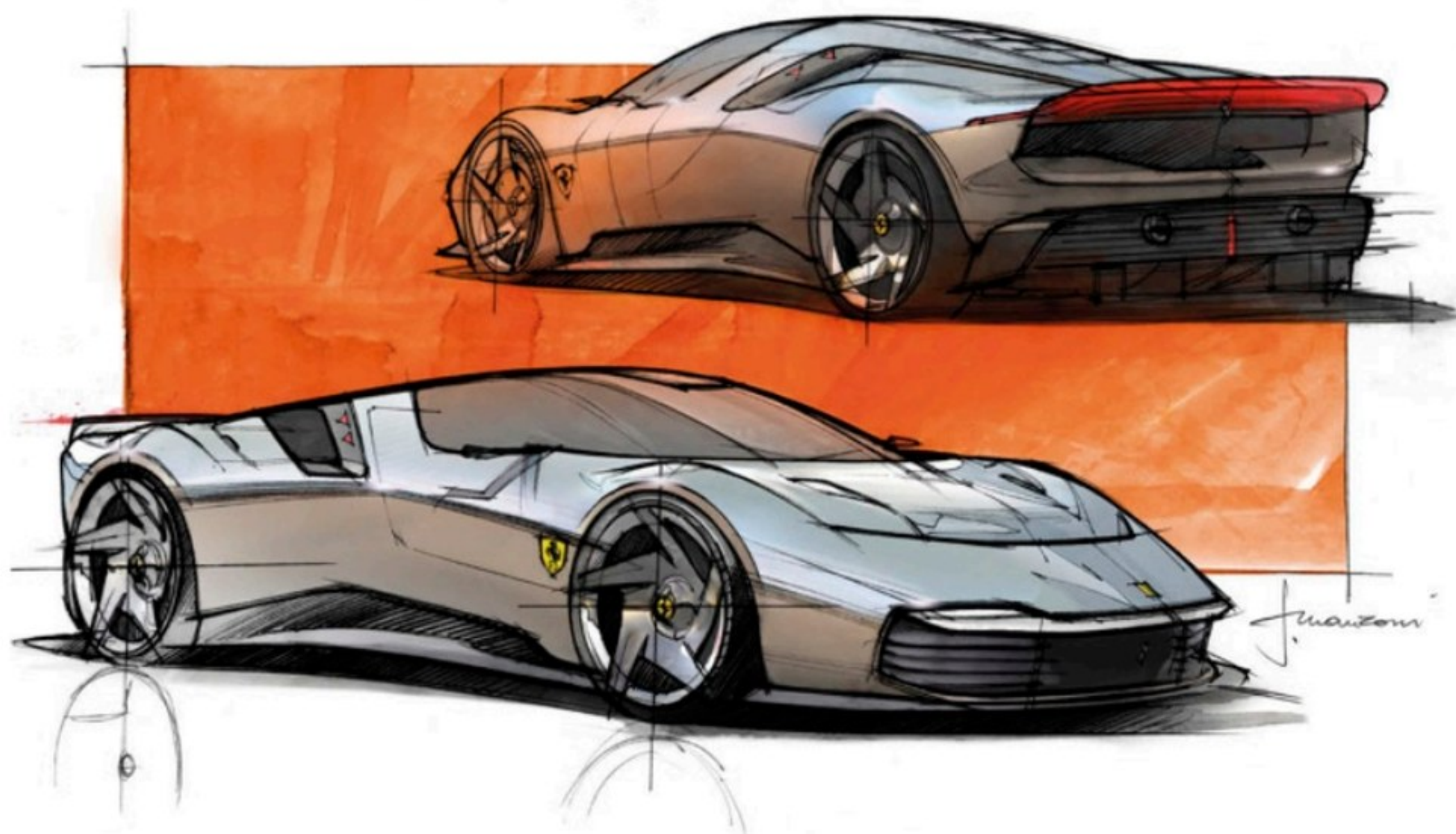
Mais pas question ici de se soumettre aux seules lois de l'aérodynamique : si la KC23 vise l'efficacité sur piste, son client voulait des lignes intemporelles qui en fassent un classique instantané. (D'après la rumeur, il s'agirait du grand collectionneur de Ferrari et ex-pilote d'Indycar Kevin Cogan, ce que laissent à penser les initiales du nom du modèle).

Alors, deux configurations ont été retenues. Lorsque la KC23 est exposée de façon statique, la voiture se présente sans son aileron amovible, avec une carrosserie monolithique semblant taillée dans un bloc de métal, ce que renforce sa couleur *Gold Mercury* unique, composée de quatre couches d'aluminium, mais

aussi son vitrage affleurant sans joints ni montants visibles. Dans cette configuration, la voiture dispose de spectaculaires jantes de 21" à l'avant et de 22" à l'arrière, alors que d'autres roues de 18" sont prévues pour un usage sur circuit. Notez que l'accès se fait par des portes en élytre, à la manière de la LaFerrari. Dès que le V8 bi-turbo de course est démarré, la carrosserie prend vie, avec des panneaux escamotables qui se déploient automatiquement. Ceux situés à l'avant des portières libèrent un passage d'air qui permet d'augmenter l'appui sur le train avant, alors que ceux placés sur les ailes arrière, devant les roues, alimentent les intercoolers et le moteur. À l'intérieur, peu de changements : la KC23 conserve l'habitacle de course de la 488 GT3 avec son volant de compétition et sa console

Le style de la KC23 préfigure celui des Ferrari à venir

constellés de boutons et de basculeurs, ses écrans de rétrovision et son arceau cage, mais des sièges baquets spécifiques ont été conçus pour la voiture, tendus d'Alcantara. La KC23 a demandé 3 ans de développement, et au-delà du fabuleux objet qu'elle représente, on peut voir dans son style particulièrement travaillé des indices du design des futures supercars Ferrari – ce n'est sans doute pas pour rien qu'elle a été pensée comme un objet à admirer. Il est fort probable que les optiques en formes de lames préfigurent l'avenir de la marque, notamment les spectaculaires feux arrière réalisés dans un bloc de méthacrylate, à la manière de ce qu'on a déjà vu sur la Ferrari Vision Gran Turismo. Et peut-être que la KC23 nous prévient également qu'un aileron fixe est un élément que l'on verra désormais sur les Ferrari les plus sportives ? Après tout, tant qu'il est amovible, tout va bien ! **i**



De haut en bas

Les esquisses de Flavio Manzoni pour la KC23 cachent sans doute des éléments des futures Ferrari. L'habitacle est celui de la 488 GT3, aux baquets près. En mouvement, des passages d'air s'ouvrent automatiquement dans les flancs.





PARIS — DEAUVILLE

DINO SPORT

RIPARAZIONE · COLLEZIONE · VENDITA
SPECIALISTA FERRARI

WWW. DINOSPORT .FR



Notes de travail

FERRARI DÉVOILE, POUR LA BONNE CAUSE, UNE 812 COMPETIZIONE REVISITÉE PAR SES DESIGNERS ET LE DÉPARTEMENT TAILOR MADE.

TEXTE LÉO PRAT | PHOTO FERRARI

Produite à seulement 999 exemplaires, la 812 Competizione est déjà une voiture très particulière, et ses clients n'hésitent pas à pousser les portes du département de personnalisation Tailor Made de Ferrari pour imaginer des voitures qui leur ressemblent totalement. Pour celle-ci, spécialement créée par le département de style du constructeur – dirigé par Flavio Manzoni –, les designers sont littéralement partis d'une feuille blanche. Ou plutôt, jaune : c'est la couleur du papier sur lesquels les créatifs de Ferrari lancent leur première idée, tracent les croquis initiaux de tant de modèles qui, pour certains, aboutiront en production. Voici l'inspiration pour cette 812 Competizione dont la carrosserie peinte en *Giallo Tristrato mat* semble avoir pris vie à partir de l'une de ces esquisses. Tracées en *Nero DS Sketch mat*, les lignes de fuites et autres arrêtes sont marqués de flèches, les zones d'ombre de hachures nerveuses et des explications manuscrites ponctuent les détails spécifiques

de la voiture : la lame en carbone qui traverse le capot de part en part pour alimenter le moteur en air frais, les fentes sur le côté du bouclier arrière ou les générateurs de vortex de la partie arrière du pavillon, dépourvue de vitre. Un traitement similaire a été apposé à l'Alcantara jaune qui tend une large partie de l'habitacle de la 812, des sièges au-dessous de la planche de bord.

Dévoilée à la Casa Ferrari durant la Monterey Car Week, le 19 août dernier, cette étonnante voiture a été commanditée par Ferrari North America. Elle sera proposée à la vente aux enchères lots du Ferrari Gala qui se déroulera à New York le 17 octobre, et tous les bénéfices seront reversés à des œuvres caritatives. C'est assurément une voiture unique en son genre, mais aussi un bel hommage fait aux hommes du département du style de Ferrari, dont le travail est souvent occulté par celui de leurs collègues ingénieurs. Remarquez, une 812 Competizione à la sauce plan technique, ça aurait aussi un sacré look ! 📖





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



Ferrari au cinéma

UN ENZO FERRARI DANS LA TOURMENTE,
ADAPTÉ AU CINÉMA PAR MICHAEL MANN

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS LORENZO SISTI

Huit ans que Michael Mann (*Heat*, *Le dernier des Mohicans...*) essaye de finaliser ce projet, son premier long métrage, depuis *Hacker* (2015). *Ferrari* a été écrit par le grand scénariste britannique Troy Martin Kennedy (qui avait débuté avec *L'or se barre* dans les années 1960) et est basé sur la biographie de 1991, *Enzo Ferrari: The Man and the Machine*, par Brock Yates.


Plutôt que de tenter de retracer toute la vie d'Enzo Ferrari – ce qui paraît bien irréaliste en un seul long-métrage – le film s'attarde sur les trois mois de l'été 1957. On y découvre un *Commendatore* dans la tourmente : son fils bien aimé Dino est décédé, son entreprise subit de graves difficultés et sa femme, Laura, découvre l'existence d'un fils caché, Piero, qu'Enzo a eu avec sa maîtresse, Lina Lardi...

Autant de difficultés à laquelle la Mille Miglia va devoir servir de catharsis – et probablement de point d'orgue au film. Vous connaissez l'histoire, alors ce ne sera pas un *spoiler* pour vous : Ferrari y a remporté un retentissant triplé, entaché par l'accident ayant coûté la vie à Alfonso de Portago et à 10 spectateurs, qui mettra un terme définitif à la Mille Miglia.

C'est le talentueux acteur Adam Driver qui interprète Enzo Ferrari, alors que le rôle de Laura Ferrari a été confié à Penelope Cruz, et celui de Lina Lardi à Shailene Woodley. Patrick Dempsey complète ce casting de haut vol, dans le rôle du pilote Piero Taruffi.

Pour l'anecdote, malgré un nom prédestiné, Adam Driver n'a pas été autorisé par les assurances à conduire les voitures du film, contrairement à Dempsey, qui s'en est donné à cœur joie au volant de répliques – avoir participé aux 24 heures du Mans devait être une garantie suffisante...

Le réalisateur américain a toujours aimé filmer les automobiles et nous pouvons légitimement nous montrer impatients, même si les premières critiques indiquent un film de facture quelque peu classique.

Présenté cet été à la Mostra de Venise, en pleine grève des acteurs, le film sortira au cinéma le 25 décembre aux États-Unis, alors qu'en France, il faudra se contenter des petits écrans pour le découvrir sur Prime Vidéo à une date non encore définie. En attendant, la bande-annonce, dramatique et spectaculaire, est visible sur Internet. 



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



Votre véhicule assuré également sur circuit
A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com

JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.allianz.fr

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



Allianz 



DOMAINE COMBIER

CROZES HERMITAGE

CLOS DES GRIVES 2020

REPORTAGES

La nouvelle Ferrari Roma Spider à l'essai **Page 19** 400 Superamerica, la belle méconnue **Page 30**
Belle comme un camion: la F1 630 d'Alain Prost **Page 44** F430 Scuderia et 458 Speciale: les derniers V8 atmo **Page 54**
Felber Beach Car, la Ferrari de plage **Page 66** 1 000 km en 296 GTB **Page 75**



L'AIR ET LA CHANSON

À l'heure où l'électrification bat son plein, la Roma se démarque et enlève le haut pour se délecter d'une ode au V8. Aucun doute, ce Spider incarne la version la plus enviable.

TEXTE JULIEN DIEZ | PHOTOS FERRARI





T

rois ans après le coupé, la Roma Spider déboule avec la lourde tâche de récupérer la clientèle de la Portofino. Comme le coupé, Ferrari vise 40 % de nouveaux venus et le cabriolet devrait rester minoritaire dans le mix de carrosseries (avec là aussi un objectif de 40 % du total de la production). Mais les amoureux de l'élégante Roma, dont l'architecture à V8 central avant se raréfie au sein de la production, devraient tester le Spider avant de signer. Sa polyvalence et sa sonorité ont de forte chance de balayer leurs a priori. Aucune crainte, les designers ont réussi à préserver la douceur et la fluidité du coupé, en optant pour une capote et non un toit escamotable.

Ce choix faisait partie intégrante du cahier des charges, dans le but de ne pas altérer les rondeurs du coupé, de minimiser le surpoids et de varier la personnalisation : cinq couleurs au choix de capote dont l'imitation jean's nommée « *Fabric* », avec des surpiques pouvant être contrastées.

Le constructeur a mis le paquet en matière d'insonorisation (cinq couches de tissus, trois d'isolation) et le résultat

est probant, même s'il n'atteint pas celui d'un toit escamotable. Le maniement de la capote s'exécute rapidement – 13"5 précisément – et ce jusqu'à 60 km/h. Les vitres disparaissent en deux temps et celles arrière pas totalement. Le couvre tonneau arborant la couleur de la capote se relève et la toile, rigidifiée au niveau de l'ancrage avec le pare-brise, se plie en trois dans le coffre. Le volume de chargement fond alors de 255 à 172 l, mais il reste toujours les places arrière de dépannage, conseillées jusqu'à 1,50 m.

Sur le Spider, la taille de la lunette arrière diminue pour pouvoir être compactée. La forme de l'aile active évolue également, tout en conservant trois positions : fermée jusqu'à 100 km/h et au-delà de 300 km/h, intermédiaire entre 100 et 300 km/h et haute (selon les forces encaissées) générant jusqu'à 95 kg d'appui à 250 km/h (capote en place), comme le coupé. Le pare-brise, lui, s'incline davantage et se prolonge un peu plus, faisant grimper la hauteur maxi de 5 mm. À l'arrière, les arceaux anti-retournement font office d'appui-têtes et participent au renforcement de la structure en aluminium, comme les montants de pare-brise, les bas de caisse latéraux ou le tunnel. Si le constructeur parvient à maintenir le niveau de rigidité du coupé en position fer-



mée, il confie perdre 30 % une fois décapoté et s'être concentré sur la réduction des vibrations.

Volant en mains, cette baisse passe quasi inaperçue. On relève seulement quelques frémissements du rétroviseur central, mais le châssis garde toute sa superbe sur revêtement difficile, comme nous avons pu le constater sur les routes du sud de la Sardaigne. Entre les renforts et le mécanisme de la capote, Ferrari évoque un surpoids de 84 kg par rapport au coupé, tout en ayant réussi à maintenir une répartition de masses quasi identique de 48/52 %. Encore plus surprenant, le constructeur confie qu'un toit escamotable aurait seulement ajouté 15 kg.

L'innovation majeure de ce Spider se trouve dans le dos des passagers arrière. Dans le but de diminuer les turbulences sans avoir recours à un vulgaire filet anti-remous – fragile, guère pratique ou esthétique –, le déflecteur prend la place du raide dossier des sièges arrière et se déploie à l'horizontale jusqu'à 170 km/h via deux vérins et un bouton situé sur le tunnel. En revanche, il se replie manuellement pour éviter le surpoids d'un électromoteur. Cette innovation brevetée diminue réellement les remous. L'air passe également au travers d'une ouverture, ce qui peut se révéler bruyant selon

L'INNOVATION MAJEURE DE CE SPIDER SE TROUVE DANS LE DOS DES PASSAGERS ARRIÈRE : UN DÉFLECTEUR AMOVIBLE

Ci-dessous

L'élégance du coupé n'est pas altérée : toute la partie arrière est remodelée et les appuie-têtes arrière dissimulent les arceaux anti-retournement. Le pare-brise, lui, est renforcé et s'incline davantage,



Roma Spider

MOTEUR V8 bi-turbo 3 855 cm³ 2x2 ACT, 32 soupapes, injection directe

PUISSANCE 620 ch à 5 750 - 7 500 tr/min **COUPLE** 760 Nm à 3 000 - 5 750 tr/min

TRANSMISSION F1 à double embrayage à 8 rapports, propulsion, E-Diff3

SUSPENSION Av : Triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs (option), barre antiroulis. Ar : ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs (option), barre antiroulis

FREINS Disques carbone céramique Av : 390 mm, Ar : 360 mm. ABS, EBD

JANTES Av : 8 x 20", Ar : 10 x 20" **PNEUS** Av : 245/35 ZR20, Ar : 285/35 ZR20

POIDS 1 556 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,51 kg/ch (à sec)

0-100 KM/H 3"4 (annoncé) **VITESSE MAXI** > 320 km/h (annoncée)

PRIX DE BASE 246 524 €





Ci-dessus, sens horaire

On retrouve la planche de bord du coupé, bardée d'écrans. Celui du passager demeure optionnel à 4 410 euros. La capote se manie en 13"5, jusqu'à 60 km/h ; elle se décline en 5 teintes (ici *Fabric*) et peut recevoir des surpiqûres contrastées.





Ci-dessus

Ferrari parvient à conserver l'efficacité aéro du coupé, à condition de refermer la capote. L'aileron actif génère alors jusqu'à 95 kg d'appui, en se déployant à 135°. Le soubassement est également travaillé pour générer des tourbillons à l'avant.



LA BANDE-SON EST ENFIN À LA HAUTEUR DE LA POUSSÉE DU 3,9 LITRES DE 620 CH !

le sens du vent. Une fois déployé, ce système laisse entrevoir les vérins et ne devient pas un élément de design notable. Il reste toutefois plus agréable à regarder qu'un saute-vent classique et séduit surtout par son efficacité. En limitant les turbulences et les bruits aéros, cet accessoire ingénieux et taillé pour les hautes vitesses, permet ainsi de profiter pleinement de chaque note du V8.

Le concert offert est pour le moins inattendu. C'est le jour et la nuit par rapport au coupé, et ce même en recapotant. Les occupants se délectent enfin de la mauvaise humeur de l'échappement et, dans une bien moindre mesure, du souffle de la suralimentation. Le vilebrequin plat lui octroie un ton clair à l'admission, compensé par les grondements de l'échappement Sport (630 euros). En fermant les yeux, on croirait entendre arriver une moto sportive à bas régimes. La bande-son est enfin à la hauteur de la poussée du 3,9 litres bi-turbo de 620 ch.

Maranello fait l'impasse sur un résonateur et s'est attelé à moduler les valves actives pour établir un répertoire grandiloquent (accentué dans les modes sportifs), y compris au-delà de la 4e pour couvrir les bruits aéros. Le résultat va bien au-delà des attentes et a de quoi donner le sourire dès le démarrage. Le V8 à injection directe et à carter sec ne change pas sur le fond : mêmes valeurs de puissance et couple maxi que le coupé, même pression variable des turbos à double entrée (maxi 1,7 bar) en fonction du rapport et du régime, même filtre à particules, même suppression des silencieux. Seule la pompe à huile évolue pour réduire le temps de montée en pression à froid et les clapets d'échappement disposent d'une gestion spécifique pour magnifier la partition.

Finalement, le V8 se révèle bien plus attachant et ce Spider rend un bel hommage à cette architecture, malgré la suralimentation. Le temps de réponse est toujours aussi

atténué et ce bloc masse vigoureusement dès 2000 tr/mn, puis dévoile une belle rage dans les tours qui mériterait de jouer les prolongations jusqu'à 8000 tr/mn. Les changements de rapports sont toujours aussi rapides et instinctifs. Ils deviennent moins fluides dans les modes sportifs pour accroître les sensations. Que ce soit en Drive Race ou en manuel, les rétrogradages sont éclairés au freinage. Rien à dire, cette double embrayage à 8 rapports héritée de la SF90 est l'une des meilleures au monde. La démultiplication est reprise du coupé, avec les six premiers rapports courts et le dernier long pour réduire la consommation. Elle cache évidemment un launch control, enclenchable depuis la pseudo grille dessinée sur le tunnel et régulant le régime à 2500 tr/mn avant décollage.

Malgré l'écart de poids, le 0 à 100 km/h serait identique au coupé (3"4) puis le Spider accuserait 0"4 de retard de 0 à 200 km/h (9"7). Tout cela capoté, cela va de soi ! Dans cette configuration, Ferrari promet une vitesse maxi équivalente de 320 km/h. Quoi qu'il en soit, cette Roma déménage et le niveau de performances l'élève au niveau d'une super GT. Et la concurrence dans tout ça ? La Roma Spider n'a pas de rivale directe, à architecture et puissance équivalentes. L'Aston Martin Vantage s'en tient à 535 ch en version F1 Edition, les Mercedes AMG SL (585 ch) et BMW

M8 Cabriolet (625 ch) jouent les poids lourds à transmission intégrale, la Bentley Continental GTC V8 (550 ch) verse dans l'opulence alors que la Jaguar F-type R75 Cabriolet (575 ch) accuse le poids des ans et ne peut soutenir la comparaison. Au final, la plus forte menace provient de la Porsche 911 Turbo S Cabriolet (650 ch), un missile plus performant, plus agile, mais moins confortable et communicatif.

Côté confort, la Roma joue clairement la carte de la dolce vita. L'amortissement piloté optionnel (4158 euros), dont le réglage a été adapté à la répartition des masses, absorbe parfaitement les aspérités et peut adoucir certaines fréquences dans les modes sportifs, via la touche « Route bosselée » du Manettino digitalisé. Ce dernier comprend les modes Wet, Sport, Race et ESC Off. Les occupants peuvent donc envisager les longs trajets sereinement, dans un cockpit bien insonorisé une fois capoté.

Comme sur le coupé, les sièges se révèlent assez fermes et offrent un maintien insuffisant bien qu'ajustable (jambes et buste). Le conducteur doit aussi s'accommoder du volant regorgeant de commandes, dont les touches à effleurement sont moins sensibles que par le passé, car elles doivent d'abord être déverrouillées sur le côté droit avant d'être utilisées. Il faut passer par là pour désactiver les alertes à la conduite (freinage d'ur-

DÉFLECTEUR ACTIF



Une fois n'est pas coutume, un système d'aérodynamique actif a été intégré dans l'habitacle de la Roma Spider. Plus précisément un surprenant volet anti-remous qui utilise le dossier des sièges arrière – quand ils ne sont pas occupés bien sûr. Cette solution

esthétique empêche l'air de s'engouffrer derrière les sièges pour créer des bourrasques et contribue à créer une bulle d'air dans l'habitacle ouvert. Ce système développé en soufflerie peut se déployer d'une pression sur un bouton du tunnel

jusqu'à une vitesse de 170 km/h. Notez que l'aileron mobile du coupé est toujours présent. Entièrement automatisé (non déployable manuellement), il permet de générer 95 kg d'appui à 250 km/h, avec 4 % de traînée supplémentaire.

A light blue Ferrari convertible is parked on a cobblestone street in front of a red building. The building features several green doors and balconies with ornate metal railings. The car is shown from a side profile, with its top down. The scene is brightly lit, casting shadows on the wall and pavement.

CÔTÉ CONFORT, CETTE
ROMA JOUE LA CARTE DE
LA DOLCE VITA. MAIS
L'AMORTISSEMENT PILOTÉ
RESTE OPTIONNEL



ON ÉPROUVE UNE FURIEUSE ENVIE DE JOUER AVEC LES LIMITES D'ADHÉRENCE TANT CE SPIDER RESTE ÉQUILIBRÉ ET PROGRESSIF

gence, détection de ligne...), rendues obligatoire par l'Union européenne dès 2024. N'ayez crainte, les metteurs au point ont fait en sorte qu'elles agissent tardivement et qu'elles puissent se couper facilement : soit partiellement en deux pressions, soit totalement en une longue pression sur le bouton dédié sur le volant.

Autant dire qu'elles sont facilement écartées à chaque démarrage et l'on se retient de ne pas couper le correcteur de trajectoire sur route ouverte. Non pas qu'il soit invasif – il autorise au contraire de légères dérives dès le mode Race – mais on éprouve une furieuse envie de jouer avec les limites, tant ce Spider reste équilibré et progressif... À l'image du coupé.

Les réglages souples de suspension lui procurent de prime abord une certaine nonchalance, mais c'est ce qui fait son charme et donne du travail au volant. Chaussée

de Bridgestone Potenza Sport dédiés – ou de Pirelli ou de Michelin en première monte – la Roma se révèle neutre en la plaçant à l'aide des freins et il faut en rajouter aux gaz pour qu'elle survive de joie en sortie. Comme pour le coupé, la direction permet juste de connaître le niveau d'adhérence et mériterait plus de transparence, mais elle est cohérente avec l'état d'esprit Grand Tourisme de ce cabriolet. Le même constat peut être fait en matière de suspension. Pour les plus exigeants, un pack HGTE ne serait pas de trop pour peaufiner ces deux points. Pour les autres, inutile d'en rajouter.

L'émotion mécanique est magnifiée, l'ode au V8 est pertinente et les performances surprendront plus d'une super GT. L'absence de toit sied parfaitement à la philosophie de ce modèle et le Spider devient sans équivoque la plus désirable des Roma. **1**

THÉORIE DE L'ÉVOLUTION

De la California, lancée en 2008 est née une lignée de Ferrari à moteur V8 avant qui ne cesse d'évoluer



CALIFORNIA 2008

Conçue à l'origine par Ferrari pour remplacer la Maserati 4200GT, elle a rejoint Maranello lorsque les deux constructeurs se sont séparés. Ce coupé cabriolet est la première Ferrari de route à V8 avant, mais aussi la première à moteur à injection directe, à train arrière multibras et à transmission à double embrayage. Ferrari la plus vendue de l'histoire elle a évolué en 2012 en California 30 (+30 kg, -30 ch)
V8 4 297 cm³, 460 ch, 310 km/h



CALIFORNIA T 2014

Décriée par la direction même de Ferrari pour son manque de performances, la California évolue en version T, en inaugurant un tout nouveau V8 bi-turbo (F154) en 2014 (une première à Maranello depuis la F40) et gagne 100 ch. Restylée extérieurement, équipée d'un nouveau tableau de bord et d'une mise à jour de tous ses composants mécaniques, c'est une voiture radicalement transformée
V8 3 855 cm³, 560 ch, 318 km/h



PORTOFINO 2018

Un tout nouveau châssis, dont toutes les pièces ont été redessinées, mais qui a exactement la même architecture et dimensions que celui de la California T : alors nouvelle voiture ou profond restylage ? La technique et les performances n'évoluent qu'à la marge, mais le style est profondément revu pour une apparence plus agressive, et le confort de l'habitacle progresse.
V8 3 855 cm³, 600 ch, 320 km/h



ROMA 2020

Sur la base technique du coupé cabriolet Portofino est développée la Roma. Télescopage ? Pas vraiment, pour Ferrari les deux voitures s'adressent à une clientèle différente et la Roma inaugure un nouveau style extérieur et intérieur plus fluide, alors que le tableau de bord entièrement digital et doté de commandes tactiles est en rupture totale avec la Portofino. Nouvelle boîte à 8 rapports.
V8 3 855 cm³, 620 ch, > 320 km/h



PORTOFINO M 2021

Avec l'arrivée de la Roma, la Portofino progresse en une version « Modificata » qui profite des légères évolutions du V8 du coupé, ainsi que de la nouvelle transmission à 8 rapports au lieu de 7. Mais mis à part un mode de plus sur son Manettino, difficile de la différencier de la Portofino initiale, d'autant plus qu'elle conserve un tableau de bord « à l'ancienne ». Un modèle de transition ?
V8 3 855 cm³, 620 ch, > 320 km/h



ROMA SPIDER 2023

La boucle est bouclée : cette année, la Roma Spider remplace au catalogue la Portofino M. Avec sa capote souple, elle met un terme à 15 ans de carrosserie coupé cabriolet et rationalise l'entrée de gamme Ferrari autour de la seule Roma, au style plus épuré. Entre coupé et spider, il faut maintenant choisir : un peu moins polyvalente que la Portofino, la Roma Spider fait le choix de l'élégance.
V8 3 855 cm³, 620 ch, > 320 km/h

SUPER AMERICAN EXPRESS

Enzo Ferrari s'est illustré en construisant des voitures de route uniquement pour se payer ses bolides de course. Mais il a ensuite assemblé une voiture de route si luxueuse qu'elle est devenue son moyen de transport personnel. Voici la Ferrari 400 Superamerica Aerodinamico.

TEXTE MATTHEW HAYWARD | PHOTOS PHOTOS TOM SHAXSON







Je n'ai jamais eu autant envie de me rendre sur la Côte d'Azur que maintenant. Si une Ferrari a été conçue pour vous y emmener rapidement, confortablement et dans un style inégalé, c'est bien la 400 Superamerica. Il faudra cependant se contenter de quelques routes de campagne pour aujourd'hui, avec juste ce qu'il faut de paysages pittoresques pour explorer et apprécier ce qui fut un jour le joyau de la couronne de Ferrari.

Cette SWB Coupé Aerodinamico en particulier est belle à se damner. « Elle est assemblée comme une Rolls-Royce, mais avec les performances d'une Ferrari... Et la rareté d'un Picasso », plaisante Max Girardo, a qui son dernier propriétaire a confié la vente de cette magnifique voiture. La Superamerica représente l'apogée de ce que Ferrari pouvait réaliser à l'époque, car le constructeur souhaitait s'attaquer au marché des autos de grand tourisme de haut niveau, prouvant ainsi qu'il ne se limitait pas aux meilleures voitures de compétition.

On est loin de la brutalité d'une 275 GTB/4, par exemple, et certains détails exquis – tels que les feux montés sur le pare-chocs arrière et les poignées de porte complexes – l'élèvent vraiment à un niveau supérieur. Sous le capot se trouve le plus gros moteur V12 Colombo jamais monté sur une Ferrari, d'une cylindrée de 4,0 litres. Pour mettre cette voiture en perspective, il faut savoir que la 400 Superamerica était plus chère qu'une 250 GTO lorsqu'elles étaient commercialisées et que chaque propriétaire était approuvé par Enzo en personne.

Le concept d'un vaisseau amiral Ferrari de luxe est apparu pour la première fois au début des années 1950, avec des modèles à production très limitée tels que les 340, 342 et 375 America, qui combinaient des moteurs et des châssis dérivés de la course avec des coques assemblées par des carrossiers. Ce n'est qu'avec la 410 Superamerica de 1955 que la formule a été affinée. Avec une version énorme de 5,0 litres du V12 Lampredi à long bloc développant jusqu'à 360 ch, et une gamme de carrosseries italiennes différentes, il s'agissait d'un super-GT pour les acheteurs les plus riches et les plus exigeants. Comme son nom l'indique, elle visait le marché prospère des États-Unis, mais avec seulement 35 exemplaires construits en quatre ans, elle était vraiment la chasse gardée des super-riches.

Poursuivant dans cet esprit, la 400 Superamerica a été lancée en 1959 comme l'aboutissement de tous les meilleurs

ingrédients que Ferrari pouvait mettre en œuvre. Le moteur Lampredi vieillissant fut abandonné au profit d'une version gonflée du V12 Colombo de 3,0 litres de la 250 qui, bien que physiquement plus petit, était tout aussi puissant. Cette variante à simple arbre à cames a été portée à 4,0 litres en augmentant à la fois l'alésage et la course, une double bobine et un distributeur ont été installés, et il était alimenté en air et en essence par un trio de carburateurs Weber 46 DCF3.

La voiture était équipée de freins à disque aux quatre roues, une première pour une Ferrari de route, et était proposée avec un empattement court ou long, ce dernier étant destiné à ceux qui avaient besoin de plus d'espace intérieur. La construction du châssis était très similaire à celle de la 250, avec une suspension avant indépendante à double triangulation et un pont suspendu à l'arrière, soutenu par des ressorts à lames semi-elliptiques et contrôlé par des bras oscillants.

Au total, quarante-six 400 Superamerica ont été assemblées entre 1959 et 1964, toutes carrossées par Pininfarina, à l'exception de deux Spyder Scaglietti. Parmi les propriétaires notables, on compte l'Aga Khan et le magnat de Fiat, Gianni Agnelli – sans parler du fait qu'il s'agissait de la voiture personnelle de prédilection d'Enzo. Cette 400 Superamerica châssis court Coupé Aerodinamico, l'une des huit construites en version à phares couverts, est sans doute la plus désirable.

Livrée à l'origine à un propriétaire américain via Chinetti Motors en 1962, elle a été spécifiée en *Blu Sera Italver* avec un intérieur en cuir *Blu Connolly*. CO Marshall Jr. (de Toledo, dans Ohio), a conduit « 3559 SA » pendant environ six ans, l'inscrivant à la cinquième réunion annuelle du Ferrari Club of America, où elle a reçu le trophée du Judge's Choice. En 1968, elle est retournée chez Chinetti pour un nouveau système d'échappement et la révision du moteur des 25 000 km, avant d'être mise en vente. Marshall a manifestement changé d'avis, ou a eu du mal à trouver un acheteur, car elle n'a trouvé son nouveau propriétaire qu'en 1972, affichant 37 000 km.

Ce nouveau propriétaire était Michael Kerr (de Carrollton, au Texas), qui a confié l'entretien de la voiture au concessionnaire officiel FAF Motorcars (à Tucker, en Géorgie). Très tôt, il a décidé de la repeindre en rouge, ajoutant également un toit ouvrant et changeant l'intérieur pour du cuir crème pâle. Kerr a conservé la Superamerica pendant près de deux décennies, avant qu'elle







Ci-dessus et page de droite

Les détails délicats abondent, élevant cette Ferrari au-dessus du lot. Il n'y a que huit exemplaires à phares couverts « Aerodinamico ».

ne soit exportée en Suisse et mise en vente par Graber Automobile en 1989.

Après un passage relativement rapide chez son propriétaire suivant, elle a été achetée par Arnold et Werner Meier en octobre 1989. En 1993, elle a été confiée à Edi Wyss Engineering à Zurich, qui l'a entièrement restaurée, notamment en la repeignant dans le bleu d'origine et en retirant le toit ouvrant. Meier a choisi de conserver l'intérieur crème pâle et a ensuite inscrit la voiture à divers événements internationaux, dont Pebble Beach, la réunion du 50^e anniversaire de Ferrari en Italie et la 32^e réunion annuelle du Ferrari Club of America.

La Superamerica a été revendue à un collectionneur américain en 2003, après quoi elle est apparue au XIV^e Cavallino Classic en 2005. Après avoir été inspectée et documentée par l'historien de Ferrari Marcel Massini, elle a été vendue en 2011 par RM Auctions, à Monterey (USA), au pilote automobile Skip Barber pour 2 090 000 dollars. Barber avait l'intention de rendre la voiture conforme aux standards

Platinum Award pour le prochain Cavallino Classic, et l'a envoyée directement au spécialiste Greg Jones pour qu'il effectue les travaux nécessaires.

Barber a réalisé son souhait lorsque la voiture est revenue à The Breakers en 2012, remportant le trophée Class 10, Speciale/SF/SA Platinum. Entre-temps, ce magnifique spécimen a également obtenu la certification Ferrari Classiche « livret rouge », confirmant qu'il était *matching numbers*. La voiture a ensuite été vendue à son propriétaire actuel, basé au Royaume-Uni, lors de la vente de la Villa d'Este 2013 de RM pour 2 184 000 euros. C'est toute une histoire, d'autant plus inhabituelle qu'elle est complète et ininterrompue.

Alors que nous finissons d'admirer les détails – c'est un modèle que l'on pourrait contempler toute la journée – j'ai envie de savoir exactement ce que vaut cette voiture. Peut-être plus que toute autre Ferrari de son époque, cette Superamerica donne l'impression d'être une voiture très bien construite. Même le bruit de la porte lorsqu'elle se referme

**Parmi les propriétaires notables figurent
l'Aga Khan et Gianni Agnelli – et c'était
la voiture personnelle d'Enzo Ferrari**







Page de gauche et ci-dessus

L'habitacle est étroit mais confortable, bien que le cuir couleur crème pâle ne soit pas d'origine. Le V12 Colombo a été gonflé à 4,0 litres pour cette grande GT.

est un claquement satisfaisant. Elle se classe assurément dans la catégorie des voitures de luxe.

Comme il s'agit d'un modèle à empattement court, l'habitacle est étroit. Une fois assis, il vous enveloppe, bien qu'il y ait une bonne longueur au niveau des pieds. Le coffre est en grande partie occupé par la roue de secours, et les bagages se placent dans l'espace situé derrière les sièges. Cet aspect la classe parmi les Grand Tourisme.

Je tourne la clé, lance le démarreur et le magnifique moteur entre en action. Il ne peut pas cacher son pedigree, mais il y a quelque chose de légèrement différent dans la façon dont cette pièce d'ingénierie exquise fait sentir sa présence. Le ralenti est plus profond, moins nerveux que celui de certains V12 Colombo plus racés que j'ai rencontrés. L'accélérateur se montre d'abord réticent, mais si on le pousse, le moteur répond avec une férocité instantanée qui me prend presque au dépourvu. Il s'agit bien d'un V12 de course à peine dégonflé. Bien que l'embrayage soit raisonnablement lourd, je ne peux m'empêcher de penser que la Superamerica est en

fait très agréable à conduire à basse vitesse. L'immense couple du moteur est immédiatement perceptible, ce qui rend les manœuvres et les départs étonnamment faciles. Nous nous engageons directement sur des routes larges, rapides et fluides, ce qui met la voiture dans son élément. Malgré son châssis et son moteur imposants, la Ferrari pèse relativement peu (1 250 kg) et se montre tout aussi légère, ce qui signifie que prendre de la vitesse demande très peu d'effort. Les rapports longs de la boîte semblent appropriés et fonctionnent bien, avec une troisième qui offre beaucoup de puissance à partir d'environ 60 km/h et jusqu'à une vitesse à trois chiffres. Le passage au rapport supérieur à des vitesses d'autoroute vous donne une grande marge de manœuvre pour évoluer à rythme de croisière.

Le pilotage de cette auto de concours immaculée sur les routes les plus étroites demande de la concentration, mais le fin volant à la jante en bois offre une quantité surprenante de retour d'information, et la sensation précise fournie par







le réglage sans assistance permet de positionner facilement la Superamerica sur la chaussée. Bien sûr, elle se sent plus à l'aise sur les sections plus rapides, mais ses proportions compactes ne la rendent pas trop intimidante.

À basse vitesse, la suspension est d'une fermeté rassurante, sans jamais être inconfortable. Elle absorbe les petites bosses sans se plaindre – les ornières et les ondulations plus importantes ne sont pas une source d'inquiétude, mais c'est au-dessus de 80 km/h que le confort semble vraiment s'installer, permettant à la Superamerica de faire corps avec la route. Elle reste toujours à l'extrémité la plus sportive du confort – tout de même pas au point de vous secouer ou même de se montrer ennuyeuse à la longue – mais le faible poids aide à garder la voiture agile, tandis que les freins inspirent confiance et se montrent progressifs, grâce à une pédale ferme. On peut facilement s'imaginer faire de longs trajets avec cette voiture.

Même après un long trajet, nous avons l'impression que le temps passé avec la Superamerica s'achève trop vite. C'est alors que nous apercevons une magnifique portion de route large et droite – il serait impoli de ne pas accélérer un peu plus. En rétrogradant en seconde, je peux presque entendre chacun des 12 cylindres danser de joie à la perspective d'un régime plus élevé.

Le Colombo 4,0 litres semble parfaitement à l'aise en vitesse de croisière, mais il devient un animal différent lorsqu'il est poussé au-delà des 4000 tr/min. Je passe en troisième quelque part au-dessus des 5500 tr/min : cette route ne sera pas assez longue pour explorer pleinement ses performances en haut de la plage de régime. La puissance maximale est atteinte à 7000 tr/min et, si vous restez en quatrième vitesse suffisamment longtemps, la Superamerica peut atteindre 260 km/h. C'est ce que prétendait Ferrari, et je n'ai aucune raison d'en douter.

La Superamerica présente un mélange de capacités si intéressant que c'est une voiture curieuse à prendre en

main. Max Girardo résume : « *Je pense qu'on sous-estime vraiment la qualité d'assemblage de ces voitures – elle est phénoménale. Tout est réalisé à la main, sans aucune contrainte budgétaire. Elle bénéficie de la meilleure technologie dont disposait Ferrari à l'époque, avec les freins à disque, la suspension avant indépendante, l'overdrive, etc., mais elle offre aussi la robustesse d'un moteur Colombo – qui ne se dérègle jamais – les boîtes de vitesses sont vraiment bonnes et le châssis est indestructible.* »

En termes de rareté, peu de Ferrari sont plus exclusives, et je ne peux m'empêcher de penser que la 400 Superamerica est une voiture sous-évaluée par les amateurs – ce qui est étrange, alors que tant de Ferrari sont vénérées en raison de leur faible production. C'est peut-être l'absence de lien direct avec le sport automobile qui fait de la Superamerica un mystère pour la plupart des collectionneurs – à l'exception des plus distingués.

Girardo commente : « *Aussi fou que cela puisse paraître, elle ne représente pas beaucoup d'argent par rapport à la voiture si spéciale qu'elle est.* »

De combien d'argent parle-t-on exactement ? Aujourd'hui, quelque chose comme 3,5 millions d'euros. Pourquoi pas davantage ? « *Il n'y en a pas assez pour qu'elle soit connue du grand public, suggère Girardo. L'avantage des McLaren F1 ou des 250 GTO, c'est qu'il s'en vend une tous les ans ou deux. Tout le monde en parle, et le client suivant sait que lorsqu'il veut en acheter une, il doit payer un peu plus cher. Mais il y a si peu de Superamerica, et elles appartiennent à de si bons collectionneurs, qu'elles ne se vendent pas très souvent. Le marché est calme car il est quasi inexistant.* »

Je n'ai pas encore rendu les clés et j'ai du temps à disposition. La Côte d'Azur n'est vraiment pas si loin, surtout quand on dispose d'une voiture comme la Superamerica. Est-ce le bon moment, pour demander une augmentation de salaire à mon Rédacteur en chef ? 🗣️

Ferrari 400 Superamerica SWB Coupé Aerodinamico 1962

MOTEUR V12 3 967 cm³, 2 x 1 ACT, 3 carburateurs Weber 46 DCF3 **PUISSANCE** 340 ch à 7 000 tr/min
COUPLE 412 Nm à 4 000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 4 rapports + overdrive, propulsion
DIRECTION À vis globique et galet **SUSPENSIONS** Av : triangles de longueur inégale, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis. Ar : pont suspendu, doubles bras oscillants, ressorts à lames semi-elliptiques, ressorts coaxiaux, amortisseurs télescopiques. **FREINS** Disques **POIDS** 1 250 kg (à sec)
RAPPORT POIDS/PUISSANCE 3,88 kg/ch **VITESSE MAXI** 255 km/h **0 À 100 KM/H** 9"2
PRODUCTION 1959-1963 (46 exemplaires) **COTE ACTUELLE** 3,5 millions d'euros

BELLE COMME UN CAMION

Ultime évolution de la révolutionnaire 640, la 643 a valu à Alain Prost un commentaire peu élogieux resté célèbre. Voici l'histoire d'une lignée de Formule 1 où tout est allé de travers.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT / ARCHIVES



CARS

Classic Automotive Relocation Services



E

n Formule 1, 1991 devait être l'année de Ferrari et d'Alain Prost. Depuis que Maranello avait dévoilé sa révolutionnaire monoplace 640 en 1989, la Scuderia était sur une pente ascendante, et la saison 1990 avait été exemplaire, avec six victoires, soit autant que McLaren qui domi-

nait la discipline depuis 1988.

En 1990 justement, Alain Prost avait quitté McLaren pour Ferrari et son duel avec son ex-coéquipier et ennemi juré, le brésilien Ayrton Senna avait été homérique. Il s'en est fallu de peu pour que le Français remporte un quatrième titre, mais c'était sans compter sur l'individualisme de son coéquipier, Nigel Mansell, et sur l'accident provoqué par Senna au GP du Japon.

Pour 1991, Prost semblait avoir les bonnes cartes en mains: Mansell était parti chez Williams, remplacé chez Ferrari par le jeune espoir Jean Alesi, qui allait assurément se montrer plus coopératif. Il allait conduire la 642, une évolution de la très réussie 641 de la saison passée, alors qu'une autre évolution, la 643, était déjà prévue pour la mi-saison. L'optimisme sera pourtant de courte durée... Mais avant d'évoquer la saison 1991 et la 643, il faut revenir au commencement de la lignée des monoplaces dont elle découle, et à l'été 1986.

Quatre ans plus tôt, c'était une tout autre époque à la Scuderia: Enzo Ferrari était toujours de ce monde, aux commandes de l'entreprise, et la conception de ses F1 était confiée à Harvey Postlethwaite et Gustav Brenner, alors que Michele Alboreto était le pilote vedette d'une écurie qui végétait à la 4^e place du Championnat. Enzo décida alors de débaucher le concepteur des McLaren championnes en 1984 et 1985: John Barnard, l'homme qui avait conçu la première F1 en carbone.

Le « Magicien » a fixé ses conditions: lui qui souhaitait préserver sa vie de famille en Angleterre, refusait de travailler l'étranger. Alors, pour lui, Ferrari va bâtir un centre technique à Guildford, au sud-ouest de Londres, astucieusement nommé GTO (pour Guildford Technical Office) dont il sera à la tête. Le 11 août, Barnard fut nommé Directeur Technique du département compétition de Ferrari, ne répondant qu'à Enzo Ferrari.

Ci-contre

La voiture de nos photos est le châssis 128, conduit par Alain Prost en 1991 au GP de France (2^e) et de Grande Bretagne (3^e), puis par Jean Alesi en Allemagne (3^e), Hongrie (5^e) et Espagne (4^e) – elle a servi de voiture de réserve en Italie, au Portugal, au Japon et en Australie.







À MAGNY-COURS, POUR SA PREMIÈRE
SORTIE, AVEC LA 643, PROST MONTE
SUR LE PODIUM, MAIS IL Y A UN MAIS...

643 (F1-91) 1991

MOTEUR V12, 3 499 cm³, 2x2 ACT, 60 soupapes, injection électronique Weber-Marelli **PUISSANCE** 735 ch à 14 800 tr/min
TRANSMISSION Electrohydraulique à 7 rapports, propulsion **SUSPENSIONS** Av : à poussoirs, barres de torsion, amortisseurs télescopiques, barre antirollis. Ar : à poussoirs, triangles superposés, combinés ressorts hélicoïdaux / ressorts télescopiques **DIRECTION** Crémaillère **FREINS** Disques **PNEUS** Av : 25.0-10.0-13, Ar : 26.0-15.0-13
POIDS 505 kg (avec les pleins) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 0,69 kg/ch **VITESSE MAXI** 320 km/h
PRODUCTION 1991, 4 exemplaires **COTE ACTUELLE** > 3 500 000 euros

Le chantier était immense : pour Barnard, Ferrari ne comprenait rien à l'aérodynamique, pas plus qu'à la fibre de carbone, et il était bien trop tard pour dessiner une nouvelle voiture pour la saison 1987 – tout au plus, allait-il aider Brenner à optimiser la médiocre F1-87. Son plan était de se consacrer à temps plein à la voiture destinée à la saison 1988, pour anticiper le nouveau règlement : à partir de 1989, les moteurs turbo seraient interdits en F1, définitivement remplacés par les nouveaux 3,5 litres atmosphériques, et 1988 devrait être une année de cohabitation entre atmos et moteurs turbo bridés.

Malheureusement, les relations entre Barnard et la Scuderia ont rapidement tourné au vinaigre. Piero Lardi Ferrari, le fils d'Enzo, voyait d'un très mauvais œil l'arrivée de cet Anglais qui décidait de tout et marchait sur son pré carré. Et que dire des mécaniciens, à qui Barnard a interdit le traditionnel vin rouge du déjeuner pendant les Grand Prix, ou de la presse italienne qui s'est enflammée dès les premiers mauvais résultats de la saison 1987...

Alors dès que le centre GTO fut achevé, un an après son arrivée, l'Anglais s'y est installé et n'a quasiment plus remis les pieds à Maranello. Son absence était idéale pour ses détracteurs, et n'a fait qu'accentuer la fracture – Alboreto le comparant dans la presse à un « *neurochirurgien se lançant dans une opération complexe par téléphone* ».

Loin de cette agitation, Barnard planchait sur sa « 639 » et son obsession de la plus grande finesse aérodynamique allait aboutir à une révolution en Formule 1. Pour obtenir le cockpit le plus étroit possible, l'ingénieur décida de supprimer le levier de la boîte de vitesses et la tringlerie qui allait avec (ainsi que la pédale d'embrayage) et imagina les remplacer par des boutons au volant (Piero Ferrari aura l'idée des palettes) qui actionnaient une commande de boîte électrohydraulique.

Le premier avantage de la commande séquentielle était donc aérodynamique et ce n'est que par la suite que Barnard comprit que le pilote pourrait désormais changer de rapports en courbe, sans devoir lâcher le volant, et que grâce à l'électronique, il ne serait plus possible d'engager un mauvais rapport, synonyme de sursrégime, voire de casse moteur.

L'ambitieux projet accumulait néanmoins le retard : les motoristes de Ferrari, qui voulaient continuer avec le turbo, traînaient des pieds pour développer le nouveau V12 atmosphérique, mais surtout, Barnard n'arrivait pas à faire essayer sa

nouvelle voiture dans la soufflerie de Ferrari, toujours occupée. Et pour cause : en son absence, une F1 concurrente, à V12 turbo, y était développée dans le plus grand secret par Postlethwaite et l'aérodynamicien Jean-Claude Migeot, avec le soutien de Piero Ferrari et d'Alboreto.

La 639 ne fut prête qu'en mai 1988, et ses premiers essais, sur la piste Alfa Romeo de Balocco, furent un succès. Barnard en profita alors pour vider son sac et lorsqu'Enzo Ferrari apprit l'existence du projet concurrent, il entra dans une fureur noire. Postlethwaite, Migeot et Alboreto furent remerciés (tous trois allaient rejoindre Tyrrell) et même son fils en fit les frais : Piero Ferrari fut sommé de quitter le département des Formule 1.

Barnard savait que la 639 n'était pas assez puissante pour affronter les F1 turbo durant la fin de saison, alors elle évolua pour devenir la 640, qui fut enfin lancée début 1989 aux mains de Nigel Mansell et de Gerhard Berger. En plus de sa transmission, la voiture étonnait par son nez très plat et étroit, rendu possible par une autre trouvaille de Barnard : le remplacement des ressorts de suspensions avant par de petites barres de torsion réglables. Pour la première fois en F1, les superbes pontons en forme de bouteille de coca étaient fermés, canalisant l'air chaud des radiateurs vers l'arrière de la carrosserie, sans troubler l'écoulement du flux d'air sur l'aileron.

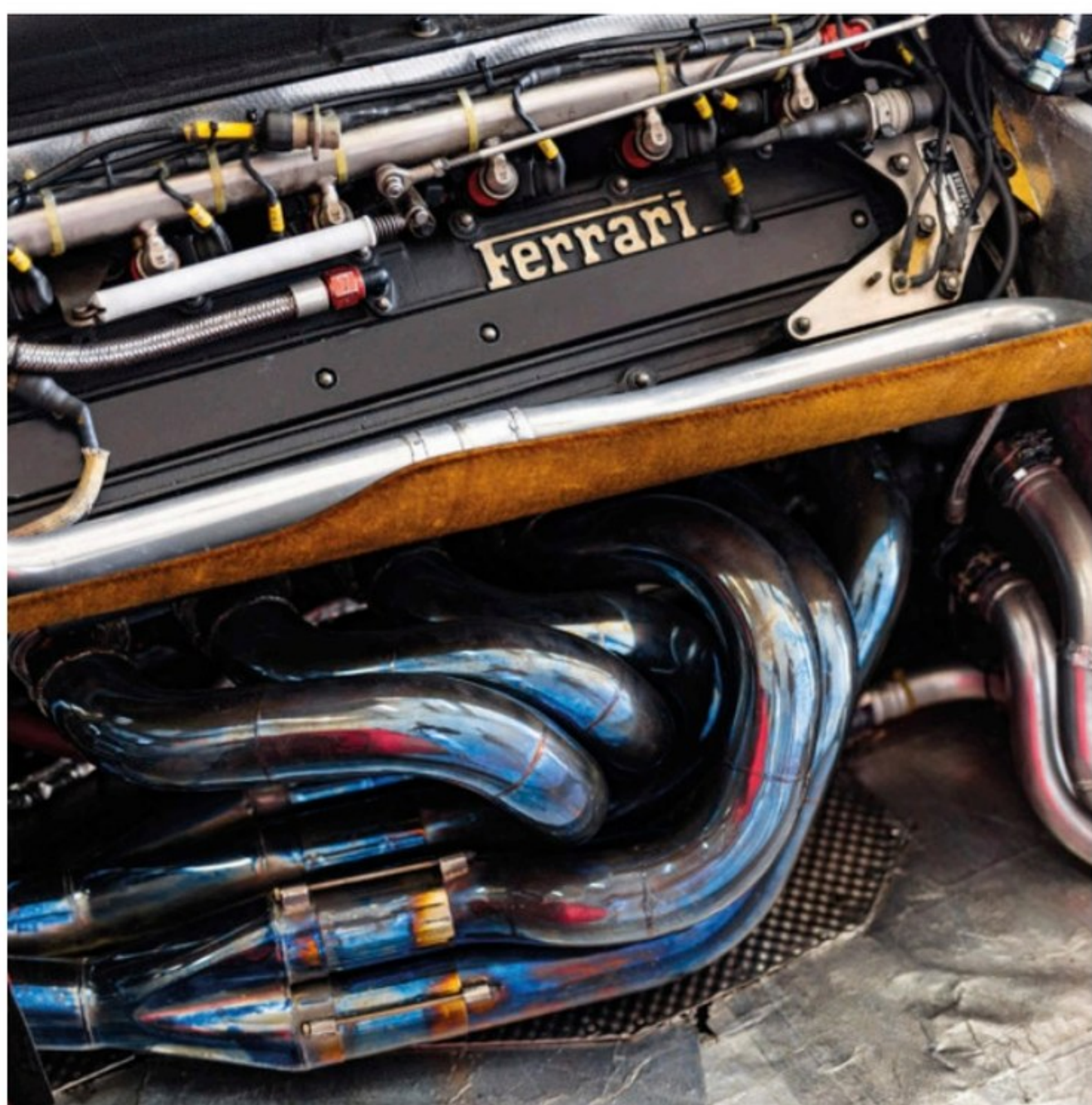
Les débuts furent laborieux : aux essais du premier Grand Prix, au Brésil, la transmission a fait des siennes et le nouveau team manager, Cesare Fiorio, était persuadé que les Ferrari ne termineraient pas la course. Il suggéra à Barnard de prendre le départ avec peu de carburant pour faire le spectacle, avant d'abandonner. L'Anglais refusa, et le miracle eut lieu : les McLaren connaissant des problèmes, c'est la Ferrari 640 de Mansell qui remporta la course !

Ce ne fut qu'un feu de paille : durant toute la saison, les Ferrari ont souffert de pannes de la prometteuse transmission séquentielle. On finira par découvrir que le problème venait de l'alternateur qui lâchait, n'envoyant pas assez de courant à la boîte pour la faire fonctionner correctement. La Ferrari 640 remporta tout de même trois victoires en 1989, mais lassé par la situation délétère en interne, John Barnard décida de quitter la Scuderia pour l'équipe Benetton à la fin de la saison.

Il fut remplacé par le concepteur anglais Steve Nichols, un autre transfuge de McLaren, venu suivre Prost chez Ferrari,

Page de gauche

Surélevé par rapport au sol, le plan de l'aileron contribuait au passage de l'air vers la section surélevée du nez, permettant d'accroître l'appui sur le train avant.



Cette page, sens horaire à partir du haut, et ci-contre
Quand Alain Prost terminé 2^e au GP de France, on a pensé que la 643 avait réglé les problèmes du début de la saison – mais ce n'était qu'une illusion. Nées sur la 639, les suspensions avant à pousoirs, où des barres de torsion remplaçaient les ressorts, ont montré leurs limites en 1991. Le nouveau V12 037, plus compact que celui de la 642. L'étroitesse du cockpit, améliorant la finesse aérodynamique, a été rendue possible par la transmission séquentielle.



« UN BON CHAUFFEUR DE CAMION, AVEC DES GROS BRAS, AURAIT FAIT AUSSI BIEN QUE MOI »

Alain Prost



qui allait faire évoluer la 640 et 641, en l'adaptant au style de conduite de son pilote fétiche. L'empattement fut légèrement rallongé et l'aérodynamique révisée avec des pontons plus haut, aux arêtes arrondies. Un V12 plus compact est apparu au GP de Saint Marin et surtout, la 641 fut équipée au GP du Portugal du premier système de contrôle de motricité en Formule 1, promettant des départs canons.

Malheureusement ce système allait provoquer un incident lourd de conséquences. Mansell refusa de l'utiliser, et au départ, il patina, coupant la route de Prost qui perdit beaucoup de temps. Le pilote Anglais, soutenu par Cesare Fiorio finit par remporter la victoire, alors que le Français termina troisième, perdant des points importants dans la course au titre, à trois épreuves de la fin de la saison – Prost déclara : « *Ferrari ne mérite pas d'être Champion du monde* », et se brouilla définitivement avec Fiorio.

Si le Français n'a pas remporté le titre en 1990, la 641 avait impressionné. Alors que son V12 affichait un déficit de 10 ch par rapport au V10 Honda de la McLaren MP4/5B, elle se montrait beaucoup plus rapide dans les enchaînements de courbes serrés, grâce à sa finesse aérodynamique et au fait qu'elle permettait à ses pilotes de garder les deux mains sur le volant, comme Prost l'a démontré à São Paulo – pour lui, la 641 était la meilleure voiture du plateau en 1990.

Alors, pour la saison 1991, Steve Nichols décida de simplement faire évoluer la 641, devenue 642. Il s'est contenté de légères modifications pour l'adapter au nouveau règlement, avec notamment une carrosserie moins longue et des ailerons de taille réduite. Mais un point allait considérablement modifier l'équilibre de la voiture : les réservoirs de carburant ne pouvaient plus être installés dans les pontons, mais devaient être placés derrière le conducteur – désormais plus hauts, ils allaient dégrader le centre de gravité de la 642.

La Formule 1 évolue sans cesse, et dès le début de la saison, la vieille monoplace ne pouvait cacher son âge : la Tyrrell 019 de 1990 (conçue par les anciens frondeurs de Ferrari) avait initié une nouvelle mode de nez légèrement surélevés, laissant passer un flux d'air accéléré sous leur surface concave, augmentant l'appui du train avant de 20 % – mais la Ferrari conservait un nez « plat » ; et Williams faisait son grand retour, avec sa radicale (mais encore peu fiable) FW14 à suspension active confiée à Nigel Mansell.

Pour Ferrari, Le début de saison fut catastrophique : après six Grand Prix, la Scuderia Ferrari ne comptait que deux podiums (Prost 2^e au GP des États-Unis, Alesi 3^e à Monaco) et les deux pilotes additionnaient six abandons. En cause, les vibrations entraînées par le centre de gravité trop haut et des suspensions trop raides rendaient la voiture inconduisible.

Alors que Prost réussit à faire limoger Fiorio après le GP de Monaco, la nouvelle 643 fut lancée pour le GP de France. C'était une énième (et dernière) évolution de la voiture, mais poussée plus loin que prévu. Revenu chez Ferrari, Jean-Claude

Migeot lui dessina un avant surélevé, dans les limites techniques permises par la voiture. Si le nez était toujours plongeant, la lame de l'aileron était rehaussée pour laisser passer l'air dessous un nez au profil creusé. Les suspensions furent assouplies, alors qu'un nouveau V12, plus compact et plus puissant fut installé, et les pontons redessinés.

À Magny-Cours, Prost montait sur la 2^e place du podium, alors que Alesi terminait 4^e : les soucis de Ferrari étaient-ils enfin réglés ? Pas du tout : dès la course suivante, la Scuderia rechuta. L'asphalte ultra-lisse du tout nouveau circuit français avait brouillé les cartes en neutralisant les vibrations dont souffrait toujours la voiture : en réalité, rien n'avait changé et l'assouplissement des suspensions, dont l'absence de ressorts limitait les réglages, a même empiré les choses.

Les pilotes Ferrari sont encore montés à cinq reprises sur le podium, mais la 643 a connu neuf abandons supplémentaires. Ferrari termina 1991 à la troisième du classement, avec 55,5 points, très loin derrière Williams (125 pts.) et McLaren (130 pts.).

Surtout, Alain Prost n'a pas participé à la dernière course de la saison, remplacé par le jeune Gianni Morbidelli : il fut limogé au lendemain du GP du Japon (4^e) après avoir déclaré, exaspéré, à la presse : « *Je n'ai jamais piloté une voiture aussi mauvaise de toute ma carrière. Un bon chauffeur de camion avec de gros bras, aurait pu faire aussi bien que moi aujourd'hui. Je n'avais pas vraiment l'impression d'être un pilote de Formule 1. C'est très frustrant* ». Faute de volant disponible, il prit une année sabbatique en 1992 – triste interlude pour celui qu'on imaginait, plus tôt dans la saison, devenir team manager de Ferrari...

L'histoire de la lignée des Formule 1 Ferrari 639, 640, 641, 642 et 643 se termina comme elle avait commencé : dans les méandres de la politique interne d'une entreprise plongée dans la tourmente pendant la succession d'Enzo Ferrari. Il a fallu attendre de longues années pour que Luca di Montezemolo et Jean Todt assainissent la Scuderia et retrouvent le succès.

Avec des si, l'histoire aurait pu être bien différente pour l'une des monoplaces techniquement les plus importantes de l'histoire de la Formule 1, injustement placée dans l'ombre par les McLaren qui l'ont précédée et les Williams qui l'ont suivie. Un seul titre lui manque...

En guide d'épilogue, notons que John Barnard, pas rancunier, est revenu chez Ferrari pour dessiner les Formule 1 des saisons 1993 à 1995. Sans remettre les pieds à Maranello : GTO ayant été vendu suite à son départ, il a exigé la construction d'un nouveau centre technique, Ferrari Design and Development, situé littéralement en face de ses anciennes installations... Celles-ci avaient été rachetées par McLaren pour y assembler les coques carbone de la supercar McLaren F1, là même où naissaient celles de la Ferrari 639. Oh l'ironie! 🗨️

Un grand merci à la société suisse Drive Vintage pour son aide à la réalisation de nos photos.

ROCKSTARS

Oubliez un instant les divas et leurs V12. La grande histoire de Ferrari s'est aussi construite au son d'un V8 atmo porté au firmament du rock'n roll par la Scuderia et la Speciale. Rencontre avec deux monstres sacrés de la musique italienne comme on fait plus.

TEXTE NICOLAS GOURDOL | PHOTOS JORIS CLERC





J'ai beau avoir posé mon séant dans quelques centaines de voitures de sport ces 23 dernières années, j'ai raté bon nombre de chefs-d'œuvre et parfois, ça me pèse. Comment comprendre toutes les subtilités des Ferrari contemporaines et rester crédible auprès des lecteurs avertis que vous êtes sans jamais avoir pris le volant d'une Scuderia et d'une Speciale? Le syndrome de l'imposteur aurait fini par me ronger si je n'avais pas saisi l'opportunité de réparer cette faute lourde un beau jour d'été, du côté de Valence.

Rendez-vous est pris sur le parking du Novotel au petit matin. Avant d'en voir de toutes les couleurs dans le Vercors voisin, la journée débute par deux nuances de rouge : *Rosso Corsa* pour la Speciale et *Rosso Scuderia* (bien plus orangé) pour la 430 éponyme. Basses, fuselées, intimidantes, ces deux berlinettes radicalisées ont fière allure et même si leurs lignes sont à bien des égards très différentes, le lien de parenté est évident, à commencer par l'obsession encore d'actualité à Maranello de créer de très lourds appuis aéro avec de très légers appendices.

Les généreux prêteurs du jour se nomment Olivier, propriétaire comblé de la « Scud » et d'une 458 Challenge, et Roger Descours, le pape ardéchois de la crème de marrons qui n'a cure de l'anonymat, lui qui assume autant sa réussite professionnelle que sa passion inconditionnelle pour la marque au cheval cabré. Le sémillant septuagénaire possède également une Challenge Stradale dont il loue la musique plus que la radicalité, et une 488 Pista qu'il dit adorer, oui, mais pas autant que sa Speciale. Olivier me tend la clé de la Scuderia dans

laquelle je m'engouffre avec l'impatience ressentie 20 ans plus tôt chez Pozzi, à Levallois, au moment de réaliser l'essai pour le magazine *Echappement* de « ma » première Ferrari: une Challenge Stradale. Tiens donc! L'heure est venue de boucler la boucle en même temps que le harnais de cette bête de course immatriculée.

On dit la Scud plus civilisée que la Stradale, mais au regard des standards actuels, son dépouillement m'a tout l'air extrême. Voir à vos pieds jusqu'aux soudures (pas des plus élégantes) de la coque mise à nu et claquer une porte intégralement habillée de carbone depuis des baquets au confort minimaliste vous plonge d'emblée dans une authentique ambiance racing, laquelle prend toute sa dimension lorsque s'éveille avec tambour et (huit) trompettes le fameux 4,3 litres. Le joyau est là, majestueux, en gros plan dans le rétro central, collé à vos épaules tel un compagnon de voyage chaleureux, envahissant et, je ne vais pas tarder à le découvrir, terriblement fêtard.

Du bloc F136 E de la F430 ordinaire, le « ED » de la Scuderia se distingue notamment par une tubulure d'admission redessinée, inspirée de la Challenge, une gestion électronique profitant des innovations développées pour la FXX et de pistons spécifiques permettant de relever le taux de compression. Les 20 chevaux glanés sont moins spectaculaires (sur le papier) que la centaine de kilos perdus. Des barres antiroulis creuses aux ressorts et écrous en titane en passant par la vitre de custode en Lexan, l'usage de carbone à tous les étages et un cockpit débarrassé du superflu, rien n'échappe au régime sec, jusqu'au boîtier de direction, lui aussi allégé!

Le rapport poids/puissance fond, les bonnes vibrations pullulent mais au premier abord, la Scud n'est pas si féroce. Elle se glisse

Ci-dessous

Dépourvues de disgracieux appendice, ces deux pistardes parviennent à générer d'importants appuis aérodynamiques : 310 kg à 300 km/h pour la Scuderia, 380 kg pour la Speciale qui ajoute des volets mobiles (en rouge) dans le diffuseur.







430 Scuderia

MOTEUR V8, 4 308 cm³, 32 soupapes **PUISSANCE** 510 ch à 8 500 tr/min **COUPLE** 470 Nm à 5 250 tr/min **TRANSMISSION** F1 à double embrayage à 6 rapports, propulsion, E-diff, F1-Trac **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs électroniques, barres antiroulis **FREINS** Disques ventilés carbone-céramique, AV : 398 mm, Ar : 350 mm, ABS, EBD **PNEUS** Av : 235/35 ZR19, Ar : 285/35 ZR19 **POIDS** 1 250 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,45 kg/ch **0-100 KM/H** 3"6 (annoncé) **VITESSE MAXI** 320 km/h (annoncée) **PRODUCTION** 2007-2009 **COTE ACTUELLE** 250 000 €



LE JOYAU EST LÀ, MAJESTUEUX, EN GROS PLAN DANS LE RÉTRO CENTRAL

sagement dans le flot des voitures de travailleurs en route, presque comme nous, pour le bureau. Je grimace en découvrant l'attaque à froid (à chaud aussi d'ailleurs) déroutante des freins carbone-céramique puis j'esquisse un tendre sourire au premier passage de rapport. C'est donc ça, la boîte robotisée à simple embrayage la plus rapide de tous les temps? Mon cerveau est corrompu par la fluidité des dispositifs à double-embrayages modernes, mais sentir la boîte décomposer comme on le ferait à basse vitesse avec un bon vieux levier a quelque chose, au fond, d'agréable naturel.

Le surnaturel ne tarde toutefois pas à se manifester lorsqu'à la faveur d'un dépassement sur le périphérique valentinois, le passage de rapport est réalisé pied au plancher, quelque part au-delà des 8000 tours/mn. La bien nommée Superfast 2 (nom de code la boîte) justifie alors sa réputation et montre comment débrayer, changer de vitesse et rembrayer en 60 ms. Oui, c'est vite. Pour un clignement d'œil, comptez environ deux fois plus... Les ingénieurs ont jugé utile de créer artificiellement de brèves et violentes percussions en mode Race. C'est dire l'exigence de la clientèle visée en matière de spectacle.

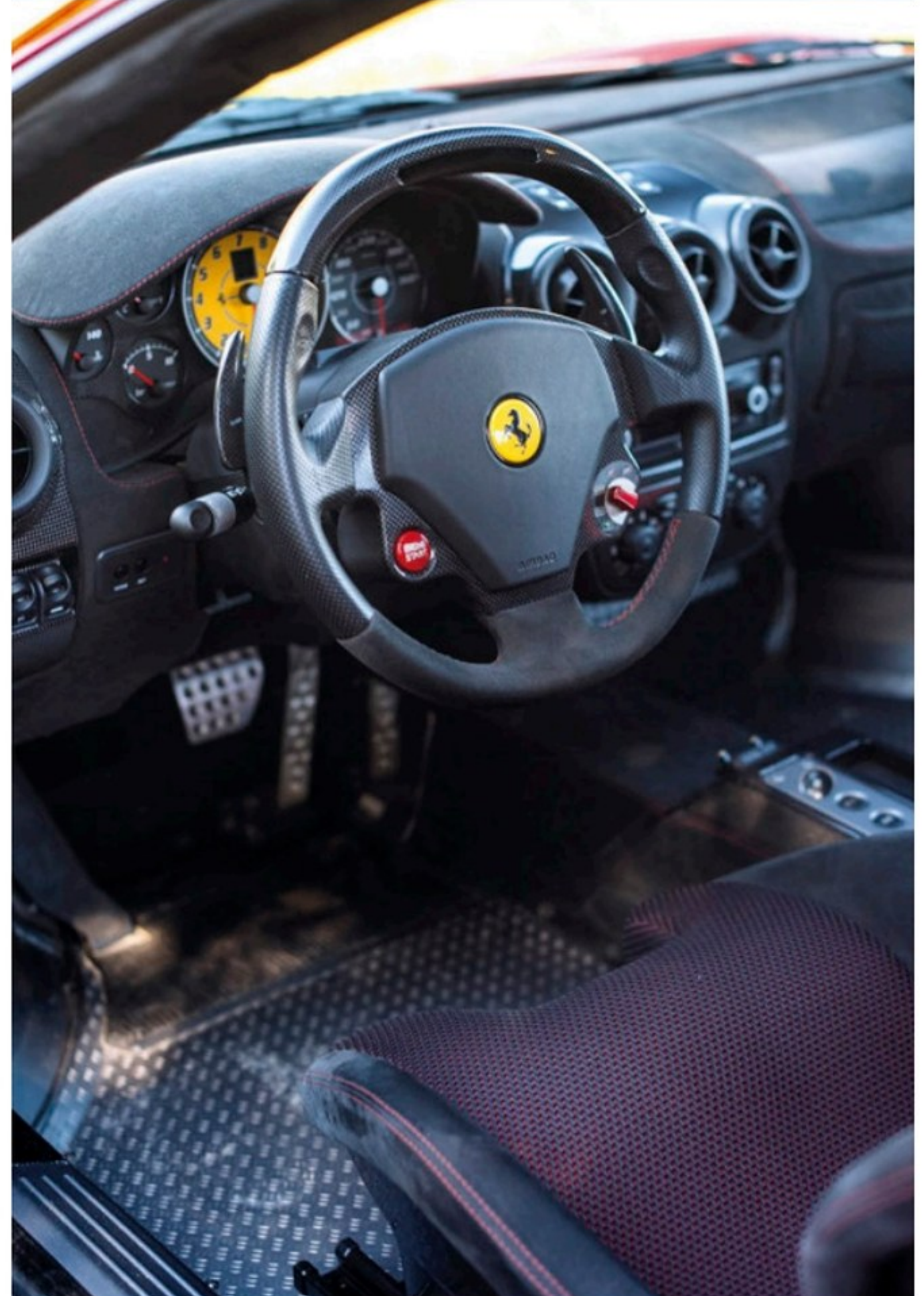
Des sensations, ce n'est pourtant pas ce qui manque à bord de cette machine sans filtre brutalement possédée par le diable lorsque s'ouvrent les valves de l'échappement à mi-régime. Le hurlement métallique primitif qui suit s'apparente à une drogue dure qui a poussé le précédent propriétaire à installer un bouton lui permettant de maltraiter ses tympans dès le ralenti.

Nous quittons Valence, direction Chabeuil, puis Peyrus. De gros nuages sombres sont encore accrochés au relief. Un déluge s'est abattu dans la région la veille et la route demeure fraîche, grasse et parsemée de gros cailloux par endroits. Pas de quoi doucher notre enthousiasme à la première d'une longue série d'ascensions du col des Limouches. La Scud ne dispose pas d'ESP (c'était possible en 2007) mais de ce qui se faisait de mieux (déjà) à l'époque en matière de différentiel piloté et d'antipatinage, pour peu que ce dernier ne soit pas mis en veille en basculant le manettino sur « CT-Off ».

Vous imaginez bien que ce n'est pas mon premier réflexe dans les sous-bois et les épingles humides, même si la voiture que je découvre ne montre aucun signe de potentielle traîtrise. Pour commencer, elle est admirablement suspendue. L'amortissement magnétique digère étonnamment bien les imperfections et maintient parfaitement les mouvements de caisse, le tout sans priver les passagers d'une connexion frissonnante avec la route. Si d'aventure, cette dernière devenait plus chaotique, Michael Schumacher a pensé à tout.

La légende raconte que le méticuleux septuple champion du monde se serait personnellement beaucoup impliqué, notamment au Nürburgring, dans le développement de la Scuderia et c'est à lui que l'on attribue l'apparition du premier bouton « route bosselée » généralisé ensuite sur toute la gamme. Le dispositif est bluffant. Sans parler à proprement parler de confort, disons que les passagers subissent moins la route qu'ils s'en régalerent.

La prise de confiance au volant est également facilitée par la précision chirurgicale du châssis, son équilibre bluffant et un grip mécanique géant pas franchement mis à mal par la modestie du couple transmis aux roues arrière. On parle de 470 Nm délivrés à 5250 tr/mn, valeur respectable dans l'absolu mais ridicule com-



Ci-contre, de haut en bas

Les freins carbone-céramique manquent d'attaque, surtout à froid.
La chasse aux kilos va jusqu'à la mise à nu du châssis de la Scuderia.
Plastiques et finition supportent mal le poids des ans.





parée aux 770 Nm à 3000 tours d'une 488 Pista! Le règne des turbos a fini par brouiller nos repères et nos sens au point de nous faire apparaître le V8 atmo, aussi flamboyant soit-il, presque apathique dans les montées. Inutile, dès lors, d'avoir le pied droit trop délicat dans les épingles, d'autant que même avec des conditions d'adhérence précaires, il semble en falloir beaucoup pour déstabiliser cette sangsue sous exta.

Après 10 km de montée, nous arrivons en haut du col perché à 1086 m. C'est le moment d'échanger nos premières impressions avec Olivier qui vient de découvrir, lui, la Speciale. « *Un vrai tapis volant, c'est bluffant. Et comme ça pousse!* » lance-t-il au moins aussi subjugué que moi quittant le baquet de son auto. Joris, le photographe, a repéré un joli spot plus bas. Pas de temps à perdre. C'est reparti, cette fois en descente et derrière le volant boutonnable de la 458.

J'ai du mal à croire que six ans seulement séparent les deux voitures. Le double me paraît plus en accord avec le gouffre que j'observe dans presque tous les domaines, à commencer par la présentation. À la finition approximative de la Scud et ses boutons en plastique bas de gamme qui vieillissent aussi mal qu'ils sont disgracieux, sa descendante oppose un habitacle autrement plus soigné, épuré, moderne et intemporel. J'affirme que Ferrari pourrait sortir la Speciale telle quelle en 2023 sans choquer qui que soit, hormis la concurrence.

Rien ne me semble démodé, du design extérieur pur et acéré cachant des trésors d'aérodynamique – actifs et passifs – à l'agencement du cockpit, en passant par le châssis, l'électronique embarquée et le moteur. Le V8, nom de code F136 FL, a vu sa cylindrée portée de 4,3 litres à 4,5 litres par augmentation de l'alésage et affiche un taux de compression étourdissant de 14:1. Personne ne connaît mieux les mystères d'une chambre de combustion que les motoristes de chez Ferrari et le résultat frise la sorcellerie: 605 ch (35 de plus que la 458 Italia) et un rendement de 135 chevaux par litres, record absolu pour un moteur atmosphérique de série. Pour bien mesurer l'exploit réalisé en 2013, rappelons que le flat six de l'actuelle Porsche 992 GT3 RS se contente de 131 ch/l.

Avec un gain de puissance de 95 chevaux et 15 % de couple en plus, la Speciale boxe dans une autre catégorie que son aînée. Le 0 à 100 est réalisé en 3" (3"6 pour la Scud) et le mille mètres départ arrêté annoncé en 19"4 fait encore aujourd'hui de cette Ferrari l'une des sportives les plus rapides de la planète. Elle doit en partie ses accélérations foudroyantes à la diabolique boîte robotisée à double embrayage apparue avec la California. Les huit rapports ultracourts s'enchaînent avec une fulgurance encore supérieure (comme est-ce possible?) de 20 % à la montée et 44 % à la descente sur la Speciale. Le 4,5 litres apparaît moins omniprésent dans le cockpit que le 4,3

J'AI DU MAL À CROIRE QUE SIX ANS SEULEMENT LES SÉPARENT



Ci-contre, de gauche à droite
Le cockpit de la 458 vieillit très bien et brille par son ergonomie. Très épuré d'origine, il est encore copieusement dépouillé sur la Speciale pour participer à un allègement global de 90 kg. Les baquets dotés de harnais offrent un compromis maintien/confort parfait. Les jantes dorées chaussent des Michelin Cup 2 dédiés.

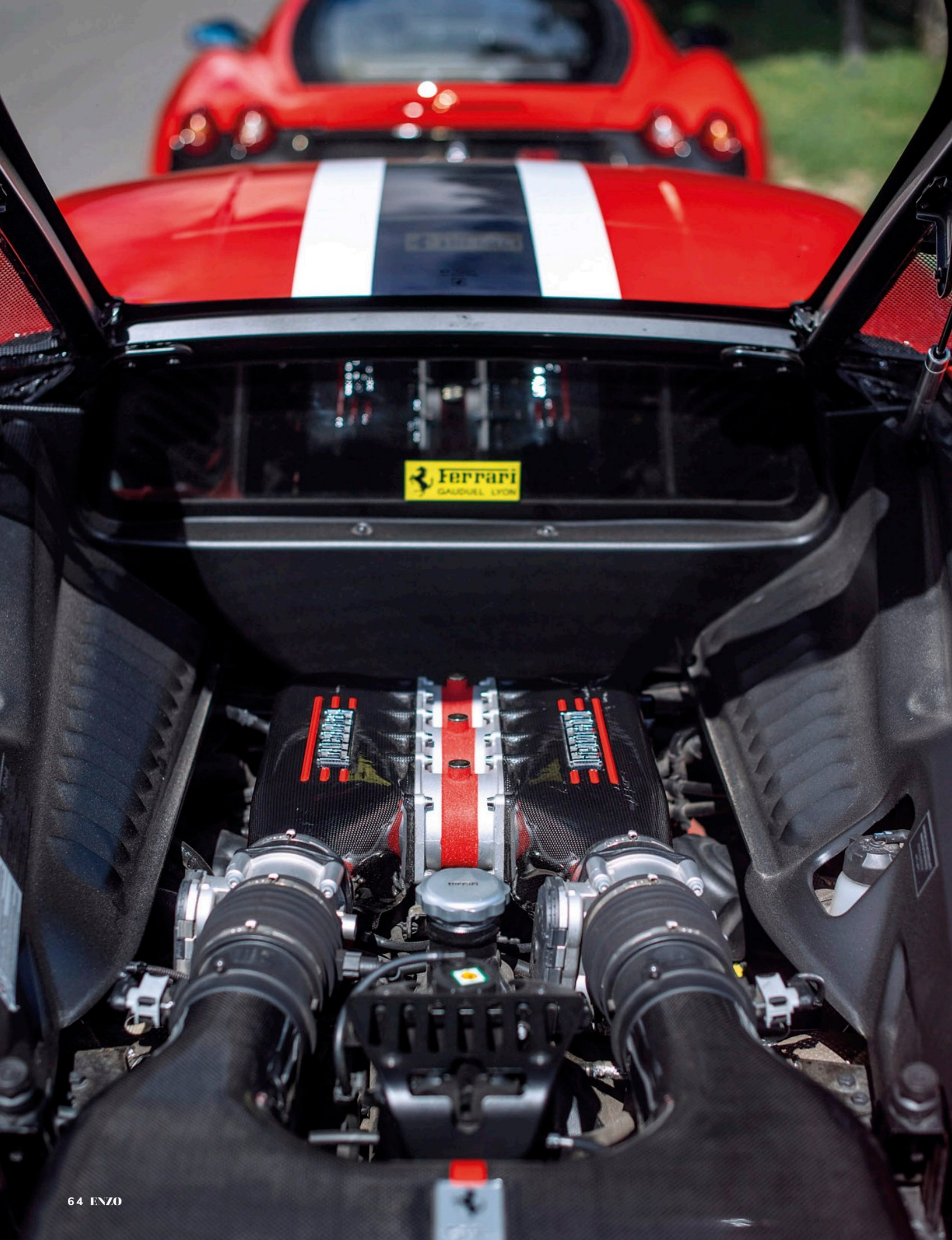




458 Speciale

MOTEUR V8, 4 497 cm³, 32 soupapes **PUISSANCE** 605 ch à 9 000 tr/min **COUPLE** 540 Nm à 6 000 tr/min
TRANSMISSION F1 à double embrayage à 7 rapports, propulsion, E-diff, F1-Trac **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs électroniques, barres antiroulis **FREINS** Disques ventilés carbone-céramique, AV : 398 mm, Ar : 360 mm, ABS, EBD
PNEUS Av : 245/35 ZR20, Ar : 305/30 ZR20 **POIDS** 1 290 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,13 kg/ch **0-100 KM/H** 3"0 (annoncé)
VITESSE MAXI > 325 km/h (annoncée) **PRODUCTION** 2013-2015 **COTE ACTUELLE** 350 000 €





Ferrari
GAUDUEL LYON

LA CONNEXION HOMME/MACHINE EST AUSSI FLUIDE QU'INSTANTANÉE

litres, moins visible aussi dans le rétro central (quel dommage!) mais son onctuosité à bas régime et le déchaînement de puissance dans les tours le rendent au final encore plus spectaculaire et addictif.

La partition est elle aussi bien différente: plus pure et harmonieuse, comme si tous les instruments de l'orchestre étaient mieux accordés et aptes à jouer de concert. De 8640 tr/mn, le régime maxi passe à 9000 tr/min, chiffre auquel est obtenue la puissance maxi! Comprenez par-là que ça pousse, chante et hurle crescendo jusqu'au rupteur. Amen.

La 458 Speciale est allégée de 90 kg par rapport à l'Italia mais reste plus lourde de 45 kg que la Scuderia. Le dépouillement du cockpit reste très poussé mais un tantinet moins extrême et disons plus soigné que dans la 430, à l'image des jolies plaques en alu visées à nos pieds. Vous dire que l'on se sent instantanément à l'aise au volant relèverait du plus parfait euphémisme. La connexion homme/machine est aussi fluide qu'instantanée. Commandé par une direction très légère mais hyper direct et précise, le train avant arrive à être encore bien plus incisif que celui de la Scud, tandis que l'arrière enroule avec un naturel tout bonnement surnaturel.

La franche montée en puissance devrait théoriquement rendre sa gestion plus délicate à la limite, sauf que du côté de Maranello, le génie des as de l'électronique progresse au moins aussi vite que celui des motoristes. Le différentiel piloté permet ainsi d'exploiter avec autant de fun que d'efficacité les 605 chevaux de la bête. Éblouissant, comme le toucher de route presque soyeux procuré par la suspension magnétique, encore nettement améliorée depuis la Scuderia. À peine sortie d'une épingle, la suivante me saute au visage. Les rapports tombent comme autant de coups de fouets, les

freins carbone-céramique se transforment en parachute puis un quart de volant à peine suffit pour avaler l'obstacle avec la grâce d'une danseuse étoile et le panache d'un coureur de 100 m.

Le soleil a percé depuis quelques heures et fini par assécher notre terrain de jeu. De retour dans la 430, le paysage défile moins vite mais les charmes désuets d'une jeune voiture ancienne au pilotage plus « analogique » font mouche. L'exploiter comme elle le mérite impose une vraie-fausse bagarre des plus exaltantes. « Fausse » car elle reste prévenante pour une sportive aussi radicale et qu'elle offre une tenue de route absolument exceptionnelle, surtout avec les semi-slicks Pirelli Trofeo R montés par Olivier.

Rappelons que la Scuderia égala à sa sortie le chrono de l'Enzo sur la piste de Fiorano. Ce temps fut amélioré d'1"5 par la Speciale dans laquelle je m'en vais reprendre un dernier shoot d'adrénaline. Quel engin diabolique! Plus on lui en demande, plus il en donne et je pourrais vider deux réservoirs dans ce col des Limouches sans être rassasié. Dans le genre, personne n'avait fait mieux avant et personne, à mon humble avis, n'a fait mieux depuis, hormis peut-être McLaren avec la fantastique 600LT.

Si la 430 est aussi gourmande que le gratin de raviolis aux morilles avalé à Leoncel, la 458 offre la perfection gustative d'un grand étoilé. La première livrera son lot de frissons en allant chercher le pain. La seconde réclamera juste pour vous émouvoir tout autant de trouver une boulangerie un peu plus éloignée de la maison, si possible en haut d'un col. Dans les deux cas, nous avons affaire à deux monstres sacrés – n'ayons pas peur des mots – dont la cote n'a sans aucun doute pas fini de s'envoler. 🍷

Page de gauche et ci-dessous

Poussé à 135 ch/l sur la Speciale, le V8 F136 mérite sa place au Panthéon des atmos. Avec sa grande variété de virages, le Col des Limouches est un terrain de jeu idéal pour deux berlinettes aussi agiles et sensationnelles.



SOUS LE COUPÉ, LA PLAGÉ

Transformer une Ferrari en voiture de plage : c'est le défi un peu fou donné à Willy Felber par l'un de ses clients. Mais est-ce que ça marche ?

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT



U

ne voiture de plage ? Dans l'esprit des amateurs d'autos de collection, c'est une adorable Fiat 500 ou 600 recarrossée, sans portes ni toit, dans de mignonnes couleurs pastel, des sièges en osier et parfois un auvent en toile.

Ces Fiat Jolly sont une invention du carrossier Ghia, une voiture pour se faufiler dans les pe-

tites rues de Capri à la belle saison, et il se dit que lorsque Gianni Agnelli a été vu au volant de l'une de ces voitures, la mode en a été lancée et tout le gotha se l'est arrachée. À moins que ça soit lui qui ait commandé la première... Le magnat de Fiat en était fou au point de demander ensuite à Pinin Farina de lui réaliser la 600 Eden Roc sur base de Fiat Multipla, puis à Boano une Fiat 500 Spiaginna...

Ces voitures de loisir prisées par les têtes couronnées et autres grands de ce monde étaient indissociables de l'Italie de la Dolce Vita. Elles disparaîtront ensuite petit à petit, remplacées par des purs véhicules de loisirs comme les Buggy de Meyer Manx, ou des déclinaisons bien plus démocratiques – et utilitaires – de voitures citadines telles que la Mini Moke ou la Citroën Mehari.

Mais se distinguer avec une voiture de plage n'était pas encore tout à fait passé de mode au milieu des années 1970, à en croire la commande passée par l'Émir du Qatar, le Sheikh Khalifa Ben Hamad Al Thani, au Suisse Willy H. Felber. Nous vous avons raconté dans *Enzo* n° 20 comment le distributeur officiel Ferrari et Rolls-Royce de Morges, via son garage « Haute Performance », s'était rêvé constructeur automobile en séduisant les nouveaux milliardaires du Golf et leur pétrodollars avec ses Ferrari 330 GTC modifiées en Felber FF.

Vers quelles plages l'Émir souhaitait-il déambuler au volant de sa Beach Car ? Allez savoir, mais il voulait s'y rendre vite : son désir était d'avoir une voiture de plage sur base de Ferrari – probablement le projet automobile le plus décadent que l'on pouvait imaginer en 1975.

Pour le mener à bien, Felber se porta acquéreur d'une 365 GTC/4, le châssis n° 16017 (assemblé fin 1972 et livrée neuve à un chirurgien de Lausanne), qu'il a envoyé au designer italien Giovanni Michelotti, avec lequel il collaborait déjà régulièrement, début 1976.

Crédité pour le dessin d'environ 1200 voitures, Michelotti a signé pas moins de 192 Ferrari, essentiellement des carrosseries uniques réalisées entre 1949 à 1953 lorsqu'il officiait chez le carrossier Vignale. Notre stakhanoviste du style semblait l'homme de la situation : n'avait-il pas déjà imaginé quelques voitures de plage telles que la Fiat Shellette sur base de 850, qui a connu un petit succès commercial, ou des voitures uniques telles que la Fiat 600 Multipla Marinella ou la Daf Kini (utilisée par la famille royale des Pays Bas dans sa résidence d'été italienne de Porto Ercole).

Michelotti avait par ailleurs récemment signé une série de cinq Ferrari à la demande de l'importateur américain Luigi Chinetti, sur base de 365 GTB/4 et GTS/4, appelées N.A.R.T. Spider (1971-1972).

Le designer travaillait vite et en l'espace de trois mois, la voiture demandée par Felber était non seulement dessinée, mais aussi assemblée et finalisée. Aussi original que soit le projet, Michelotti n'est pas allé chercher l'inspiration bien loin : sa nouvelle Beach Car reprenait à la Daf Kini sa face avant et sa découpe latérale venant prendre naissance dans le montant de pare-brise, alors que le panneau arrière et les proportions de l'ensemble étaient celles des N.A.R.T. Spider.







VERS QUELLE PLAGE L'ÉMIR SOUHAITAIT-IL VOGUER ? ALLEZ SAVOIR, MAIS AVEC LE V12 4,4 L, IL POUVAIT Y ALLER VITE



Page de gauche et ci-dessus, sens horaire à partir d'en bas gauche

Le profil rappelle les Fiat Shellette et Daf Kini dessinées précédemment par Michelotti. Les compteurs proviennent de la 365 GTC/4, mais tout le reste est spécifique et très bien réalisé. Les triples cônes des feux sont typiques des dernières Ferrari de Michelotti et son emblème est apposé sur la voiture. La mécanique est celle de la GTC/4 donneuse.

Simpliste ? Peut-être, mais là où la Daf Kini était aussi séduisante qu'une punaise de lit et que la N.A.R.T. Spider massacrait les lignes de la Daytona, la Beach Car était superbe de finesse et de pureté, ainsi que dotée d'une présence spectaculaire.

L'Émir l'avait commandée en bleu clair métallisé avec un intérieur en denim, mais la commande fut finalement annulée et Felber conserva la voiture, que Michelotti choisit de peindre en bronze clair métallisé. Elle fut présentée en mars 1976 au salon de Genève, sur le stand du carrossier, voisine d'une paire de Lancia Beta Montecarlo chez Pininfarina.

Proposée à 300 000 francs suisse, la Beach Car ne trouva pas preneur, alors Felber proposa à Michelotti de recarrosser la voiture sous la forme d'un break de chasse aux lignes un peu pataudes, avec un hayon vitré articulé par des charnières apparentes. Marron métallisé avec un pavillon couvert de vinyle crème, cette GTC/4 Shooting Brake fut exposée au Salon de Genève 1977 et apparaissait dans une célèbre photo publicitaire de Felber, aux côtés de la gamme contemporaine du petit constructeur helvète : une « Felber Ferrari » FF et une FF Lancia d'apparence rétro, une Felber Lancia (une Lancia Gamma améliorée) et une Felber Excellence sur base de Pontiac Firebird... Drôle de bestiaire.

La Shooting Brake ne trouvant pas plus preneur, Felber fit réinstaller la carrosserie de la Beach Car (conservée par Michelotti) sur le châssis 16017, et celle du break fut détruite. La voiture de plage fut alors repeinte en blanc avec un intérieur en cuir bleu à la place du denim,

et il a fallu attendre 1978 pour qu'elle soit enfin vendue à l'entrepreneur suisse Henri-Ferdinand Levanchy, le fondateur de l'agence de travail temporaire Adia (future Adecco). Celui-ci équipa la voiture (renommée alors Croisette) d'une capote tendue par un inesthétique arceau glissé derrière les sièges.

Puis elle changea de mains à plusieurs reprises en 1988 pour finalement passer à Horst Müllau. À ce stade la voiture, qui n'était toujours pas homologuée pour la route affiche 1002 km au compteur – elle a enfin obtenu un certificat d'immatriculation suisse le 29 septembre 1989. Le lendemain, elle apparaissait en Italie lors l'Incontro Michelotti, réunion de voitures du carrossier, organisée à Modène. Müllau en a profité pour proposer au Studio Michelotti (désormais aux mains d'Edgardo, le fils de Giovanni, décédé en 1980) de lui réaliser une Ferrari Mondial spéciale, avant qu'il ne se rétracte devant le coût du projet. Mais l'échange entre les deux hommes a permis à la voiture de retrouver peu de temps après sa couleur bronze originale.

Début 2023, la voiture fut enfin rachetée par le collectionneur Roger Imboden qui réussit ainsi à réunir les trois Ferrari par Felber : un exemplaire de FF, la Beach Car, ainsi que la Felber Croisette – un break de chasse unique sur base de 365 GTC4 2+2 que nous vous présenterons bientôt.

Nous nous rendons chez lui, au Touring Garage, situé à Brig, dans le sud-ouest de la Suisse, pour découvrir et essayer la voiture. Le premier contact est stupéfiant : la Beach Car à la présence extraterrestre d'un concept-car des années 1970 – évoluer dans le trafic à son bord



**MICHELOTTI TRAVAILLAIT VITE: SEULS
TROIS MOIS ONT ÉTÉ NÉCESSAIRES POUR
DESSINER, PUIS ASSEMBLER LA BEACH CAR**





Felber 365 GTC/4 Beach Car

MOTEUR V12, 4 388 cm³, 2x2 ACT, 24 soupapes, 6 carburateurs double corps Weber 40 DCOE 49/50
PUISSANCE 340 ch à 6 800 tr/min **COUPLE** 430 Nm à 4 000 tr/min
TRANSMISSION Manuelle à 5 rapports, propulsion **SUSPENSIONS** Av et Ar : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques (assiette constante à l'Ar), barres stabilisatrices **DIRECTION** À vis et galet à assistance hydraulique **FREINS** Disques ventilés, Av : 290 mm, Ar : 297 mm **PNEUS** 215/70 R15
POIDS 1 650 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 4,85 kg/ch **VITESSE MAXI** 260 km/h (365 GTC/4 standard)
PRODUCTION 1976 (voiture donneuse : 1972), exemplaire unique **COTE ACTUELLE** > 850 000 euros



Page de gauche

De façon surprenant la Felber Beach Car est tout à fait utilisable sur la route et son précédent propriétaire n'a pas manqué de l'emmener à divers événements – elle affiche désormais 6 600 km au compteur. Sa présence dans le trafic est surnaturelle, mais on est à l'aise à son volant et les remous aérodynamiques sont acceptables.

est tout à fait incroyable. Elle ne ressemble à rien de connu avec sa carrosserie aussi large que plate superbement mise en valeur par sa teinte bronze clair, rehaussé par le bleu de l'habitacle. Le dessin est très épuré et réussi, si ce n'est l'angle un peu abrupt du pare-brise, et seuls les points d'accroche rajoutés pour la capote viennent légèrement perturber cette belle harmonie.

La voiture est dans un état superbe, et seule une décoloration des moquettes de l'intérieur indique qu'elle n'a pas été restaurée. La forme de la découpe latérale est surprenante et si le dessin de la Felber est tout à fait original, l'air de famille avec les Ferrari de l'époque est palpable.

Il faut poser ses fesses sur les larges seuils tendus de cuir matelassé avant de se laisser tomber dans les confortables baquets inclinés. Une fois installée, la vue est toujours aussi surprenante. Les compteurs sont ceux de la GTC/4 donneuse, caractéristique assemblage de cubes en plastique noir, mais il faut un petit moment pour comprendre que le reste de la planche de bord est spécifique, et qu'il n'y a aucune autre commande que les commodos au volant. Pas de radio, de ventilation, ni quoi que ce soit d'autre : la simplicité est de mise, mais la finition et l'assemblage sont remarquables, jusqu'au pommeau de la boîte en cuir bleu coordonné. Seul l'unique rétroviseur latéral générique apparaît comme un peu toc.

Bien sûr, être assis au grand air donne une grisante sensation d'espace, surtout dans une voiture aussi large et spacieuse. On est très loin de l'habitacle étriqué d'une 500 Jolly ou d'une Méhari, et il apparaît évident que cette voiture est taillée pour rouler un peu plus loin que simplement du port de plaisance à la plage la plus proche. Le V12 4,4 l s'élance vigoureusement, dans une sonorité aussi pré-

sente que complexe. Dans cet habitacle ouvert, il est bien plus sonore que dans une GTC4, et il s'accompagne d'une foule de petits bruits que l'on n'entend pas d'habitude.

Pour ne pas marquer les moquettes avec la terre de la carrière qui nous sert de décor, je retire mes souliers et je suis surpris de la docilité avec laquelle elle se manœuvre pieds nus : les pédales ne demandent que de légères pressions pour s'élancer. Pas intimidante pour un sou, cette glorieuse Ferrari de plage peut être mise entre toutes les mains.

En mouvement, on est surpris par le peu de remous aérodynamiques à bord : il y a quelque chose qui fonctionne dans sa forme, et évoluer à une centaine de km/h n'est pas une expérience aussi pénible que dans d'autres roadsters rustiques – du moins par une belle journée ensoleillée.

En réalité, pas grand-chose ne la distingue d'une GTC/4 classique volant en mains : elle a tout d'une GT raffiné et souple, mais avec cette merveilleuse sensation d'être totalement à l'extérieur en plus, tout en observant la route défiler sur les côtés de la voiture.

La mer est à quelques centaines de kilomètres, mais cette Felber Beach Car est taillée pour aller bien plus loin que les rives du Lac Léman. Imaginer voyager avec ? Et bien, disons que si la météo est de votre côté et que vous cette idée saugrenue vous tente, cela ressemble à un voyage légendaire. Chiche ? 📍

Un grand merci à Cyrille Jaquinot, auteur de l'History Book consacré à la Felber Beach Car (cavallinomarket.com), à Roger Imboden pour sa confiance et la mise à disposition de sa voiture, ainsi qu'à Artur du Touring Garage pour son aide à la réalisation de ce sujet et à la carrière Gamsen-Kies AG pour son accueil.



L'EFFICACITÉ PURE

EFFICACE, LA 296 GTB L'EST ASSURÉMENT, MAIS QUE VAUT-ELLE AU QUOTIDIEN ? VOICI NOS OBSERVATIONS APRÈS 1000 KM À SON VOLANT.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DYNAMIQUES DENIS MEUNIER

Quel bonheur de retrouver la 296 ! Nous l'avons essayée à de nombreuses reprises dans les colonnes d'*Enzo*, aussi bien sous la forme de la berlinette GTB (voir n° 16) que du spider GTS (n° 19), mais rien de tel qu'un long week-end avec plus de 1000 km à parcourir pour se faire une idée définitive

d'une voiture, au-delà des quelques heures passées à leur volant lors des premiers essais organisé par le constructeur, durant lesquelles c'est le comportement routier qui retient le gros de notre attention.

Nous sommes donc partis de Paris vers le centre de la France pour rejoindre nos amis du Club Ferrari France lors de leur premier rassemblement au Mas du Clos depuis la réouverture du circuit (voir pages 82 à 87).

Notre premier contact avec la voiture... C'est son coffre. Une double pression sur la jolie télécommande en forme de logo Ferrari déverrouille le capot avant en aluminium qui libère une profonde cavité pouvant accueillir sans problème deux sacs de voyages de bonne taille et un sac à dos. Surprise, on y trouve, déjà lové dans le fond, un câble électrique jaune de forte section : n'oubliez pas que la 296 est une hybride rechargeable et la brancher sur une borne est la seule façon d'obtenir les 25 km d'autonomie 100 % électrique promise. Si le coffre ne suffit pas, il reste un peu de place derrière les superbes baquets à coque carbone, contre la cloison moteur, avec quelques pratiques filets pour les petits objets – parfait pour y glisser le snack de la route.

Démarrer une Ferrari d'un bouton tactile au volant est une expérience toujours aussi déstabilisante car elle déconnecte le conducteur de la mécanique, mais ce l'est encore plus sur la 296 qui s'élance systématiquement en mode électrique (à condition d'avoir le minimum de charge de batterie disponible pour son moteur), dans un bruitage électronique. Rouler dans ce mode en Ferrari est une expérience sacrément bluffante : évoluer en silence est vraiment surprenant et très agréable.

En ville, on se prend vite au jeu, jusqu'à ce que la batterie s'épuise et que le moteur thermique démarre soudainement dans la brutale déflagration sonore des blocs turbo Ferrari cueillis à froid – non, ce n'est pas discret,

d'autant plus que le V6 maintient un régime élevé assez longtemps, pour recharger les batteries. Heureusement après quelques dizaines de secondes de mise en température, le volume sonore est plus apaisant et la mécanique devient plus mélodieuse.

En ville, les commandes sont douces et la voiture se déplace facilement. La 296 glisse dans le centre de Paris, en mode 100 % électrique jusqu'à ce que la batterie s'épuise. Ensuite elle fait le yoyo entre traction thermique et électrique : le V6 s'allume le temps de recharger les batteries pour quelques minutes de traction électrique, puis se coupe brièvement, et ainsi de suite.

Notons que la pointe inférieure du bouclier avant est très exposée aux chocs contre les trottoirs (il n'y a pas de radar à l'avant, contrairement à l'arrière où il est couplé à un radar de recul), mais que la 296 dispose d'un système de lift très efficace, rapide et dont l'amplitude permet même d'envisager les chemins pour rejoindre votre maison de campagne...

Direction Aubusson et la Creuse par l'autoroute. La 296 GTB s'extirpe du trafic, ou elle a démontré son grand pouvoir de séduction au nombre de téléphones dégainés aux fenêtres pour l'immortaliser. Enfin, ça roule !

Comme toutes les Ferrari à moteur turbo, la 296 offre deux visages : un rageur, quand on a envie de rouler vite, mais aussi un tempérament plus calme lorsqu'il s'agit de voyager à rythme de croisière. Avec un V6 hybride l'expérience est encore plus reposante tant le moteur est silencieux à vitesses légales (et ce même en évoluant sensiblement plus vite) : c'est agréable de pouvoir discuter sans hausser le ton à bord d'une Ferrari. Au point qu'on découvre des bruits insoupçonnables, tel le grondement menaçant des larges pneumatiques à taille basse sur la chaussée.

Si les baquets carbone optionnels paraissent très fins, ils se montrent confortables ; même après des heures passées à bord, grâce à leur excellent dessin – la position est très bonne côté conducteur.

On s'étonne à évoluer à 130 km/h sur le seul moteur électrique : laissée en mode hybride (de loin le plus polyvalent) la voiture module en permanence sa chaîne de traction en fonction des besoins du conducteur et de l'état des batteries et tout cela se fait de façon assez transparente. Le volume de la mécanique est si modéré

LA 296 GTB TRANSFORMER LE MOINDRE ENCHAÎNEMENT DE VIRAGES EN UNE EXPÉRIENCE SURNATURELLE

à ces vitesses qu'il faut parfois regarder l'instrumentation pour savoir si la voiture se meut sous l'effet du courant électrique ou en consommant du Super 98... Seul le freinage moteur évolue de façon tangible entre les deux types de propulsion : lâchez l'accélérateur en mode électrique et la force de décélération sera beaucoup plus importante qu'en thermique – avant que la voiture ne décide dans ce cas de passer en mode régénération. Cela peut être déstabilisant : c'est un coup à prendre.

Ce long trajet sans histoire permet de se plonger dans l'ergonomie de la voiture. Les qualités et défauts de l'interface homme machine actuelle des Ferrari sont connus. La position des nombreuses commandes au volant demande un temps d'apprentissage mais une fois acquise, elle se révèle très intuitive, et surtout permet de passer d'un modèle à l'autre du constructeur en sachant immédiatement où se trouve l'essentiel. Le tactile est lui, encore perfectible, d'autant plus qu'il faut maintenant déverrouiller certaines commandes d'un clic sur le pad de droit du volant avant de voir les touches s'éclairer. Ce n'est pas très intuitif.

Le combiné d'instrumentation est toujours aussi superbe, du moins tant qu'on reste dans l'interface Ferrari : indispensable pour une navigation sereine, l'Apple Car Play dévoile un graphisme impersonnel qui gâche un peu le plaisir. Pourquoi diable ne pas conserver ne serait-ce qu'un petit compte-tour ? Et certaines manipulations restent du domaine du mystère –

nous n'avons jamais réussi basculer de la musique du téléphone à la radio... Heureusement, l'écran tactile placé devant le passager permet à celui-ci de contrôler le système audio beaucoup plus facilement, tout comme de gérer la climatisation : non pas que cette dernière soit complexe, mais cela simplifie la vie du conducteur.

Puisque nous en sommes au rayon des critiques, notons aussi les nombreux reflets de la planche de bord dans le pare-brise, qu'il s'agisse du bloc d'instrumentation satiné, des cuirs clairs sur le dessus de la planche ou de l'encadrement du système d'affichage tête haute : pénible !

Mais peu importe, car quand on arrive sur les petites routes, ce genre de tracasseries s'oublie rapidement. Il suffit de basculer le Manettino vers des modes de conduite plus agressifs et de passer la transmission en mode manuel et la voiture se transfigure. La grand tourisme devient super-sportive et l'on découvre une rage qui avait été contenue jusque-là.

Il y a quelque chose de télépathique avec la 296 GTB : il suffit presque de penser à ce qu'on veut faire pour que la Ferrari s'exécute : rarement la sensation de faire corps avec une auto n'a été aussi présente. La berlinette explose de virage en virage, est littéralement collée à la route malgré des vitesses de passage en courbes ahurissantes et lorsque le régime moteur approche de la zone rouge, la frénésie mécanique se déchaîne avec des vocalises presque musicales.

Surpris, mon passager lâche un soupir inquiet : à ce stade, on a atteint des vitesses inavouables, pourtant rien ne vient perturber la conduite. L'accélérateur répond instantanément, le freinage est archi-mordant, et la direction se manie sans efforts. À vrai dire, tout cela est presque trop facile, ce qui est à double tranchant. Le côté face, c'est la possibilité réelle de piloter sa Ferrari à un rythme délirant et de transformer le moindre enchaînement de virages en une expérience surnaturelle, sans avoir à se cracher dans les mains. Le côté pile, c'est qu'à

être trop facile, la 296 GTB reste avare en sensations mécaniques. J'aurai aimé plus d'aspérités, me sentir un peu plus dominé par la voiture... Cela ne concerne pas que Ferrari, mais la plupart des GT modernes (je pense notamment aux McLaren) et me rappelle un comparatif réalisé il y a quelques années entre une F355 GTB et une Honda NSX préparée. Objectivement,

la NSX m'avait paru beaucoup plus efficace que la Ferrari, mais sa conduite ne délivrait que peu d'émotions autres que celles provoquées par la vitesse pure, alors que l'italienne flattait tous les sens, à commencer par la musicalité et la rugosité de son V8.

Les temps changent et il n'est pas facile de transmettre de si belles sensations avec un moteur turbo, et encore moins lorsqu'il est associé à une chaîne de traction hybride, mais je pense que Ferrari devrait trouver des petites astuces pour rendre l'expérience de conduite plus viscérale.

Ce qui n'enlève rien au fait que cette 296 GTB est à mes yeux, la proposition la plus séduisante du marché des berlinettes à moteur arrière. Qu'une voiture aussi performante et efficace, soit également capable de voyager aussi loin en soignant le confort de ses occupants est absolument remarquable – tout comme la consommation moyenne de 11,5 litres que nous avons mesurée durant un voyage à un rythme globalement très tranquille. L'auto parfaite ? On n'en est pas loin... 🏆

Au centre, de gauche à droite

Nous sommes partis de chez Charles Pozzi Paris pour rejoindre la piste du Mas du Clos ou se réunissait le Club Ferrari France. Avec un V6 hybride la 296 GTB succède naturellement à la famille des berlinettes Ferrari à moteur V8.

296 GTB

MOTEUR V6 turbo, 2 992 cm³ 2x2 ACT, 24 soupapes + un moteur électrique **PUISSANCE** 830 ch (663 ch à 8 000 tr/min + 167 ch)
COUPLE 740 Nm à 6 250 tr/min (900 Nm en Qualify) **TRANSMISSION** F1 à double embrayage à 8 rapports, propulsion, eDiff
SUSPENSION Triangles superposés, suspension active électro-mécanique avec combinés ressorts hélicoïdaux / amortisseurs télescopiques
FREINS Disques carbone céramique, Av : 398 mm, Ar : 360 mm. ABS, EBD **PNEUS** Av : 245/35 ZR20 J9.0, Ar : 305/35 ZR20 J11.0
POIDS 1 470 kg (à sec) **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 1,77 kg/ch **0-100 KM/H** 2"9 (annoncé)
VITESSE MAXI 330 km/h (annoncée) **PRIX DE BASE** 271 114 €



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



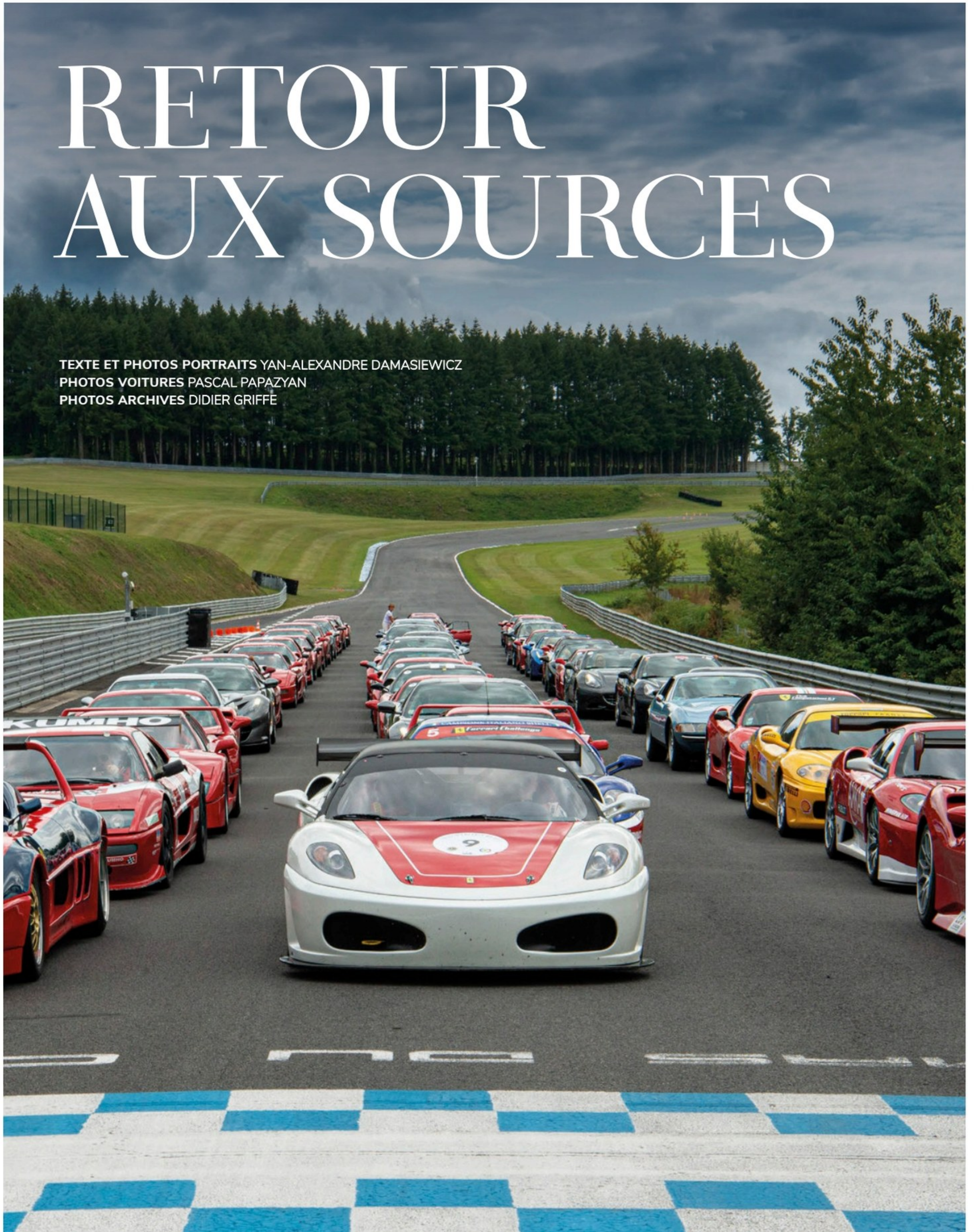
LA VITA ROSSA

Le retour du Club Ferrari France au Mas du Clos **Page 82**
Les plus belles Ferrari du Festival of Speed de Goodwood **Page 88**
Le F40-35 réunit les Ferrari F40 dans le sud de la France **Page 88**
Horlogerie, livres, modèles réduits et beaux objets Ferrari **Page 96**



RETOUR AUX SOURCES

TEXTE ET PHOTOS PORTRAITS YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ
PHOTOS VOITURES PASCAL PAPAZYAN
PHOTOS ARCHIVES DIDIER GRIFFE





L

e circuit du Mas du Clos a enfin réouvert ses portes en 2023, après une décennie de fermeture et les passionnés d'automobiles redécouvrent avec plaisir l'une des plus belles pistes française, cachée entre les collines de la Creuse, à quelques encablures de la ville d'Aubusson.

L'écrin est superbe, mais l'événement a pris une importance particulière pour le Club Ferrari France, dont le Mas du Clos était le terrain de jeu préféré depuis 1970. Pensez : le circuit avait été ouvert par Pierre Bardinon, le grand collectionneur de Ferrari qui y logeait son incroyable musée privé. Aujourd'hui il est exploité par une société dirigée par l'un de ses petits-fils, le pilote Alexandre Bardinon. Le Club Ferrari France y a fait son grand retour le 2 septembre dernier et Enzo était présent pour recueillir les témoignages émus de ses membres, à l'occasion de ces retrouvailles historiques.





DIDIER GRIFFE

Président d'honneur du club

Qu'est-ce que ça vous fait de revenir au Mas du Clos ?

C'est un grand moment, à la fois émouvant et historique, car le club est venu ici dès le début du Mas du Clos. Je suis entré au club en 1982, je suis devenu administrateur en 1986, secrétaire général de 1988 à 2000, puis président jusqu'en 2007 et une fois par an nous organisons une sortie ici. Nous avons eu jusqu'à 190 voitures présentes !

Comment se déroulaient ces manifestations ?

Nous organisons des sorties à thème pour les anniversaires : d'abord avec les Lusso, puis les Daytona, les BB – avec à chaque fois la présence des versions de course. Puis, beaucoup plus difficile et rare, les cabriolets V12 des années 1950 et 1960, ou les barquettes de la même époque, que nous avons organisée avec Jean Sage... Les étrangers adoraient venir, et nous avions aussi beaucoup de femmes. Nous en sommes à la troisième génération de membres du club : nous emmenons nos enfants qui maintenant emmènent leurs propres enfants.

Qu'est ce qui a changé durant les décennies ?

Avant tout était plus simple ! L'accès était libre et les gens du coin pouvaient venir faire un tour en Ferrari. Nous avons toujours voulu une ambiance conviviale, avec un esprit de famille. Le problème, c'était le logement : il n'y a pas beaucoup d'hôtels dans les environs et il fallait s'arrêter dans les auberges de chasseur ou de VRP, à 40 km à la ronde. Mais quelle ambiance ! Ce qui a changé aussi c'est la sécurité : aujourd'hui une voiture ne s'élance pas sur la piste sans un briefing et des vérifications techniques – et nous avons toujours une assistance de la part de Michelin et d'un garage Ferrari. Et bien sûr, nous ne faisons plus de tours chronométrés.

Le type de voitures présentes a-t-il évolué ?

Oui, il y a aujourd'hui au Mas du Clos surtout de voitures venues faire de la piste, pas trop d'anciennes – leurs propriétaires préfèrent les sorties touristiques. Nous organisons maintenant des sorties dans les Alpes, les Pyrénées, la Côte d'Opale... Du printemps à l'automne, nous organisons une sortie par mois, avec différent type de profils. Parfois des sorties ont tellement de succès que nous les dupliquons à l'identique sur deux week-ends de suite. C'est peut-être ce que nous allons faire à l'avenir au Mas du Clos, car les contraintes de restauration sur le site font qu'il ne nous est pas possible d'accueillir plus d'une centaine de personnes à la fois...





GUILLAUME GRASSO

Nouveau membre

Comment êtes-vous entré au Club Ferrari France ?

Je suis d'origine italienne, les Ferrari c'est ma vie depuis tout petit ! J'ai toujours voulu réaliser ce rêve d'en avoir une, mais ce n'est pas une voiture pour rouler en ville : je voulais faire des sorties, des road-trips. Je ne savais pas si je pouvais rentrer au club, finalement j'ai été parrainé et c'est le paradis sur terre !

Comment trouvez-vous le Mas du Clos ?

C'est un circuit que j'ai découvert avec le film *Michel Vaillant*, puis il y a eu l'essai de la F430 réalisé ici, à l'époque, par le magazine *Sport Auto*. J'ai eu un coup de foudre pour ce circuit : le tracé, la vue, la nature... Aucun autre circuit est comme ça.

Qu'est-ce que ça fait de conduire ici ?

On sent que les Ferrari sont faites pour rouler sur circuit. Elle se réveille quand on tire dedans, elle devient une autre voiture. C'est son véritable terrain de jeu. Le tracé est magnifique et je me régale avec les 490 ch de ma F430 Spider. Je peux aller suffisamment vite, le circuit est assez technique, il y a une ligne droite magnifique, ni trop longue, ni trop courte, avec cette longue montée parsemée d'arbres. J'aime cette ambiance intemporelle.





BERNARD MARTIN

Secrétaire général

Que représente le Mas du Clos pour vous ?

Un circuit sur lequel j'ai beaucoup de souvenirs avec mes enfants et feu mon épouse. J'avais une Ferrari 2+2 et j'emmenais mes enfants à l'arrière. Ils traînaient dans tout le paddock avec un casque à la main par être emmené sur la piste par les pilotes.

Qu'est-ce que ça vous fait de revenir ici ?

Ça a été un manque de ne pas pouvoir venir pendant plus de 10 ans ! J'ai tout de suite eu envie de venir : en fait je me suis même rendu à l'inauguration du circuit au printemps, avant d'organiser ce retour aux sources avec le Club Ferrari France. C'est un circuit très marqué par les Ferrari, de par la passion de Pierre Bardinon, son créateur, et sa formidable collection qui était essentiellement constituée de Ferrari. Quand nous venions ici, la grande question était de savoir si on pourrait la voir, car elle n'était pas ouverte tous les jours.

Comment la piste a évolué ?

Il y a eu quelques modifications, mais rien de fondamental. Il y a quelques arbres en moins, et un nouveau pif-paf, assez intéressant, qui évite le restaurant. Cela reste une piste assez piègeuse, avec pas mal d'endroits où l'on peut sortir, sans forcément se faire mal ou abîmer la voiture. L'enchaînement dans la montée reste un grand moment, car on y arrive assez fort et il faut toujours faire attention dans le gauche avant les stands...

Avec quelle voiture roulez-vous aujourd'hui ?

Une F355 GTB de 1995 à boîte méca, avec laquelle j'ai déjà parcouru 65 000 km. Ces voitures sont faites pour rouler !





PHILIPPE ET MAUD DE POTTER

Membres

Nous vous croisons souvent sur circuits avec des Ferrari de piste, alors pourquoi être venu aujourd'hui en Challenge Stradale ?

Oui, notre truc à Maud et moi ce sont les voitures de course, mais cette auto a une histoire: la première fois que je l'ai emmenée sur circuit en 2004, c'était ici, au Mas du Clos. Et comme cela fait trois ans qu'elle n'avait pas tourné sur piste...

Qu'est-ce que ça fait de revenir ici ?

C'est très spécial, j'aime beaucoup cet endroit. C'est ici que le club aimait à se retrouver, et cette piste, c'est un petit Spa-Francorchamps: ça monte, ça descend, ça tourne – de vraies montagnes russes, c'est fabuleux.

C'est compliqué de piloter ici ?

Il faut un gros cœur! C'est un circuit à l'ancienne. Il ne faut pas aller chercher trop les limites, parce que le fossé n'est pas très loin. Ça lui donne une sacrée saveur.

Vous avez des souvenirs marquants avec le club ?

Je me rappelle avoir passé des soirées mémorables ici! Mais aussi de belles passes d'armes avec les amis du club. Un de mes meilleurs souvenirs c'est lorsque nous avons réuni quelque 18 Challenge Stradale. C'était exceptionnel: tous avaient un bon niveau de pilotage, et nous étions très proches en termes de performances. J'aime piloter avec des gens que je connais, car tout se passe toujours bien – c'est important quand on veut revenir par la route avec sa voiture. Il y a un vrai esprit de famille ici 🍷



GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT



250 GTO 1963 #4399GT

Cette 250 GTO livrée neuve à l'importateur anglais Maranello Concessionnaires a la particularité peu commune d'avoir remporté deux éditions du Sussex Trophy de Goodwood successives (1963 et 1964). Les deux fois aux mains de Graham Hill, avec deux carrosseries différentes : d'abord avec sa coque d'origine, puis recarrossée l'année suivante avec la coque « '64 » dessinée de façon plus aérodynamique par Pininfarina. C'est une habituée des événements historiques de Goodwood, mais il y a un « mais » : depuis 2006, son propriétaire, Lord Bamford, engage un clone de la voiture – qui a connu un accident très médiatisé il y a quelques années au Revival. Mais cette fois-ci, c'est l'originale qui était de sortie sur le tracé de la course de côte de Goodwood.



250 TR 1957 #0732

Déjà vue cette année sur le lac gelé de The ICE St. Moritz (voir Enzo n° 20), « Lucybelle II », qui a terminé 7^e des 24 heures du Mans 1958, passe ici devant la Goodwood House, avant de filer sous la passerelle, dans la montée de Goodwood Hill, sur la piste détrempée par les fortes précipitations qui se sont abattues sur l'Angleterre tout au long du week-end. Saluons la ténacité des pilotes qui se sont élancés à bord des voitures à cockpit ouvert – sans parler de ceux qui l'ont fait au guidon d'antiques motos – sans aucun autre enjeu que de faire le spectacle.

O

n ne compte plus les événements marqués par une pluie diluvienne en 2023, mais Lord March, l'organisateur du Goodwood Festival of Speed se serait bien passé des aléas de la météo. Pour la première fois de l'histoire du

Festival, qui fêtait en grande pompe ses 30 ans du 13 au 16 juillet dernier, ainsi que 75 ans d'activités sportives automobiles à Goodwood, l'événement a dû fermer ses portes durant une journée entière le samedi, tant les risques de bourrasques de vents étaient élevés pour la sécurité des spectateurs (l'ensemble de la manifestation se compose d'immenses structures temporaires) comme de celles des inestimables bolides présents. Un vrai coup dur pour les visiteurs qui n'ont pas pu échanger leurs billets datés – le « FOS » se déroulant à guichets fermés.

La fête était pourtant au rendez-vous, notamment les célébrations des 75 ans de Porsche, avec la présence d'une quarantaine de modèles exceptionnels ayant marqué l'histoire du constructeur, dont six ayant remporté les 24 heures du Mans. Le centenaire de la course mancelle était également à l'honneur avec la présence de 22 autres voitures victorieuses. Assurément une édition du Festival of Speed légendaire! 🏁

166 MM Barchetta 1950 #0040M

Cette 166 MM qui a été engagée par la Scuderia Ferrari à la Targa Florio et à la Mille Miglia 1950 appartient depuis 1989 à Dudley Mason-Styrron. En 1993, lors du tout premier Festival of Speed, son épouse Sally Maston-Styrron (malheureusement décédée plus tôt cette année) fut la toute première pilote à s'élancer sur le tracé de la désormais célèbre course de côte.



512 BB LM 1979 #27577

Engagée au 24 heures du Mans 1979 par le Belge Jean Blaton (dit Beurlys), aux côtés de Nick Faure, Steve O'Rourke (qui était le manager des Pink Floyd) et Bernard de Dryer, cette BB termina la course à la 12^e place – c'était la seule des quatre BB engagées à l'arrivée. Rachetée par Simon Philipps, elle participa encore au Mans en 1980, avec une 23^e place, toujours avec O'Rourke dans l'équipe. Ce n'est donc pas un hasard si elle appartient depuis 1990 à Nick Mason, le batteur des Pink Floyd. Habituee des courses historiques, son week-end s'acheva le vendredi lorsqu'elle toucha une voiture beaucoup plus lente sur la ligne d'arrivée, sans doute rendue invisible par la pluie, heureusement sans plus de dégâts qu'un bouclier avant détruit.



250 GTO 1962 #3757GT

Troisième des 24 heures du Mans 1964, 3757GT est mondialement connue pour être la GTO de Nick Mason et une grande habituée de Goodwood – elle était engagée dans le plateau anniversaire du Festival of Speed. Le batteur des Pink Floyd a commencé pour se passionner pour le sport automobile quand il a vu une 250 GTO courir en Angleterre dans les années 1960, mais ce n'est que quelques années après avoir acheté 3757GT, qu'il a compris que c'était la GTO même qui avait tout déclenché !



KC23 2023

Présentée par l'usine deux jours plus tôt, le 11 juillet, la nouvelle Ferrari one-off a fait ses débuts publics à Goodwood, avec des démonstrations dynamiques sur le tracé de la course de côte dans sa configuration piste. Pour plus d'informations sur cette nouvelle, revenez au début de ce magazine !



512 S 1970 #1026

La voiture qui a remporté les 12 heures de Sebring 1970 (Giunti/Vacarella/Andretti) fut plus tard dans l'année accidentée durant les 24 heures du Mans (Bell/Peterson). Rachetée par Solar Production, elle fut utilisée pour le tournage du film *Le Mans* de Steve McQueen, durant lequel elle a pris feu, brûlant Derek Bell, qui la pilotait, au visage et aux mains. Des années plus tard, l'épave de la 512 S fut rachetée par Nick Mason – encore lui ! – qui la pilote régulièrement depuis, dans sa livrée du Mans 1970.



Allianz



www.jassuremagt.fr

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

*Utilisation piste incluse
Forfait petits rouleurs*



ACCOMPAGNEMENT SUR L'ENSEMBLE
DE VOS DÉMARCHES

Expertises, carte grise...

FORFAIT PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS
ET TEAM

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

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

www.jassuremaGT.fr

F40-35

TEXTE LÉO PRAT | PHOTOS MATHIEU BONNEVIE / HAPPYFEWRACING





U

ne dizaine de Ferrari F40 en liberté sur les routes du sud de la France: voici le spectacle offert par F40-35, le dernier né des événements Happyfewracing, réservé à l'hypercar emblématique des années 1980.

Des propriétaires venus du monde entier (voir l'interview de Laurent Blomet, PDG d'Happyfewracing en pages suivantes) se sont ainsi réunis en Provence, pour un programme de trois jours comprenant balades sur route autour des Gorges du Verdon et du Mont Ventoux, activités sur circuit, mais aussi plaisirs gourmands avec une étape dans un restaurant étoilé. Une fois n'est pas coutume chez Happyfewracing, pas de compétition de régularité ici, mais simplement le plaisir de partager sa passion autour d'une voiture exceptionnelle, pour un moment que l'on imagine gravé dans les mémoires de ses participants.





5 QUESTIONS À LAURENT BLOMET

PDG de Happyfewracing

Que représente la F40 pour vous ?

Beaucoup de choses ! Un énorme choc en tant qu'enfant quand elle est sortie... Et le regret de ne pas avoir pu l'acheter quand les prix étaient encore « abordables » ! À mon sens, c'est l'une des plus extraordinaires voitures jamais conçue, un morceau de l'histoire de l'automobile.

Comment est née l'idée d'organiser un évènement réservé aux F40 ?

C'est une voiture que l'on ne voit pas tous les jours au coin de la rue, et plusieurs F40, c'est encore plus rare. Les propriétaires ont rarement l'occasion de rouler ensemble, alors nous avons eu l'idée de la célébrer cette voiture. Imaginez conduire votre F40, avec une autre F40 devant, et une autre dans le rétroviseur !

Le F40-35 a-t-il été plus difficile à organiser que d'autres évènements ?

Ce qui était compliqué, c'est que nous avons eu beaucoup de participants internationaux, et il leur a fallu exporter leurs voitures des États-Unis, de Hong Kong, des Émirats ou d'Argentine... La logistique et l'administratif ont été un sacré challenge pour eux ! Quant à nous, il a fallu être encore plus vigilant sur le tracé, pour éviter les dos-d'âne...

Les évènements Happyfewracing sont connus pour leur convivialité. Comment cela s'est traduit sur le F40-35 ?

Les participants n'ont pas seulement roulé, nous leur avons réservé quelques surprises, à l'image de répliques des entrées d'air en carbone de la voiture comme objet de décoration. Pouvoir se réunir entre propriétaires de F40, dans une atmosphère multiculturelle, pour échanger ses expériences, ça a été très apprécié.

Peut-on imaginer d'autres évènements Happyfewracing mono modèles ?

Oui, bien sûr... C'est quelque chose à laquelle nous réfléchissons. Nous aimons la niche dans la niche, à l'image du Padre Figlia que nous préparons – une variante du Padre Figlio pour des équipages père fille en Ferrari. 🇮🇹





REMONTER LE TEMPS

Sortez vos BB, 308 et Testarossa: ces trois boîtiers jouent à fond la nostalgie des années 1970 et 1980



Tissot Sideral

La Sideral originale de 1971 était la première montre en fibre de verre au monde, ce qui était assez cool, mais la chose la plus frappante à son sujet était son cadran de chronomètre de régates. Pour ce nouveau modèle, la société a remplacé le boîtier par de la fibre de carbone et de l'acier inoxydable, mais a heureusement conservé les caractéristiques du cadran. Mieux encore, elle a utilisé du Super-LumiNova de différentes couleurs pour les marqueurs, la lunette, la minuterie et le chrono de régates. Étant donné que cette montre est aussi subtile qu'une BB Koenig, optez pour la couleur, comme avec ce jaune – rien ne vous empêche de changer le bracelet au besoin.

1 075 euros | tissotwatches.com



Orient Neo Sport

Voici l'un des trois nouveaux modèles Orient Neo Classic Sport. Ils sont très années 1970, avec de lourds boîtiers en forme de coussin, des cadrans à motifs de blocs et des lunettes rotatives internes. Vous avez le choix entre la sobre (en pareille compagnie) version en acier inoxydable qui rappelle la King Diver de la firme, un boîtier couleur bronze avec un cadran fumé, ou encore une édition limitée à 2 000 exemplaires avec index arc-en-ciel et boîtier en PVD. Tous ces modèles sont équipés du cal. F6922. À vous de fournir la 308 GTB qui va avec.

400 euros | orient-watch.com

Depancel Série R-80s

Oubliez les courbes : le boîtier carré Depancel (43 x 36 mm) est anguleux comme une voiture des années 1980. L'inspiration automobile de la manufacture française est ici à chercher du côté de la Testarossa : le cadran anthracite aux lettrages orange style LCD, tels ceux de l'instrumentation de la GT Ferrari culte, ou les stries horizontales qui rappellent le panneau arrière de la voiture.

Sous le capot du boîtier à fond transparent, on retrouve un très fiable mouvement Miyota 9110 à remontage automatique et réserve de marche de 40h.

795 euros | depancel.com



DISPONIBLE

sur notre boutique
[ngpresse.fr/enzomagazine](https://www.ngpresse.fr/enzomagazine)



COMMANDEZ DIRECTEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR



<https://www.ngpresse.fr/product-page/octane-hors-série-100-ans-des-24h-du-mans-prévente>

ROUGES DE PLAISIR

Notre sélection des plus beaux objets Ferrari

BANG&OLUFSEN FERRARI COLLECTION

La marque audio danoise Bang&Olufsen, célèbre pour le formidable design de ses pièces, s'associe à Ferrari pour une collection d'enceintes et d'écouteurs qui voient rouge. C'est une première pour le fabricant dont les enceintes ultra-contemporaines sont dessinées pour se fondre dans les intérieurs des clients de la marque. Avec leurs parties métalliques anodisées en rouge et de discrets logos au cheval cabré, celles-ci sont faites pour se voir, telle des supercars de salon.

Enceinte portable Beosound Explore : 249 euros

Écouteurs bluetooth Beoplay EX : 499 euros

Casque audio Beoplay H95 : 1 299 euros

Enceinte de salon Beosound 2 : 4 999 euros

bang-olufsen.com



BOUGIE ANYWAYS

Une bougie inspirée par les casques de pilotes des années 1970, disponible en 200 exemplaires à partir de début novembre sur le site d'ANYWAYS, l'officine qui mixe sports mécaniques, street culture et couture.

110 euros | anyways.shop



PLAYMOBIL FERRARI 308 GTS QV MAGNUM

La dernière des « voitures célèbres » de Playmobil est la 308 QV, que Tom Selleck conduit pendant les dernières saisons de *Magnum*. L'homme et la machine sont inséparables dans l'esprit de tous ceux qui ont regardé la série, alors ce jouet est naturellement livré avec un mini-Magnum et des figurines de Terry, Rick et Higgins.

71,99 euros | playmobil.fr

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



KIT REVISION MASERATI 3200



KIT DISTRIBUTION FERRARI 355

UNE EQUIPE CUMULANT
25 ANS D'EXPERIENCE



UN SAVOIR FAIRE
SUR LES MODELES
RECENTS & ANCIENS

DEALER OFFICIEL
ECHAPPEMENTS INOX
TUBISTYLE

EXPEDITION EN 24H/72H
PAR UPS OU MONDIAL RELAY
(FRANCE ET MONDE ENTIER)



KIT EMBRAYAGE FERRARI 430



KIT FREINAGE MASERATI QUATTROPORTE / GRANTURISMO

EMILIA PARTS
WWW.EMILIAPARTS.FR
VISITEZ NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE
CONTACT@EMILIAPARTS.FR
+33 (0)3 72 611 511 / +33 (0)7 83 54 83 83

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



100 ANS DE COMPÉTITION

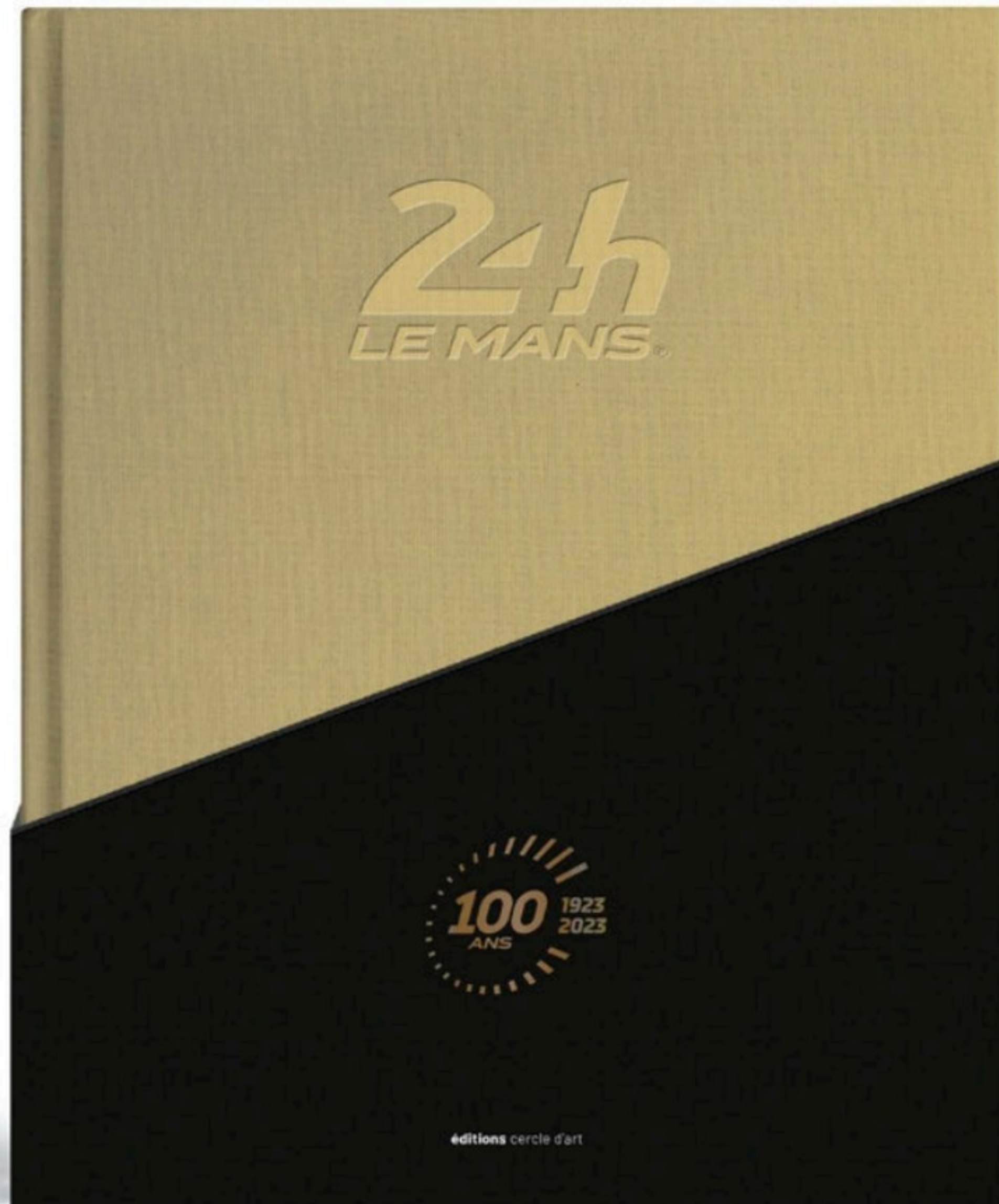
Pour l'automne, nous nous plongeons en photos dans l'histoire des 24h du Mans... Et dans celle d'un passionné de Ferrari.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

24 HEURES DU MANS

195 euros | Jean-Marc Teissèdre et Thibaut Villemant
Éditions Cercle d'Art

Depuis cinq ans, les Éditions Cercle d'Art nous gratifient de l'extraordinaire collection Car Racing qui retrace l'histoire du sport automobile année par année, par le biais de somptueux visuels provenant des fonds de l'agence photo DPPI. Cette année l'éditeur nous propose quelque chose de nouveau : un luxueux ouvrage célébrant le centenaire des 24 heures du Mans. Ce livre prestigieux de grande dimension, soigneusement édité, retrace sur 376 pages de photos (auxquels s'ajoutent cinq cahiers de textes pour une quarantaine de pages) l'histoire de la plus célèbre course d'endurance de 1923 à 2022 avec de nombreux visuels inédits. Signé par deux journalistes spécialistes de la discipline – il s'agit de confrère du magazine Auto Hebdo – ce volume revient sur un siècle de sport automobile sous la forme d'une formidable épopée visuelle, dans laquelle on aimera se perdre de longs moments et y revenir régulièrement tant les images sont belles et superbement restituées. Un superbe objet, et un must dans une bibliothèque de passionnés de belles images et de sport automobile.



50 YEARS WITH FERRARIS

Photographer Neill Bruce's story of a lifetime working with Maranello Concessionaires



50 years with Ferraris

60 euros | Neil Bruce | Evro (en anglais)

De prime abord, il peut paraître très pointu de s'intéresser à cet ouvrage qui compile les plus belles photos de Neil Bruce, qui fut de 1971 à 1994 le photographe de l'importateur anglais de Ferrari, Maranello Concessionaires, mais dès qu'on en tourne les pages, on est surpris par la qualité des photographies en couleur prises sur pellicule large format, qui reproduisent parfaitement jusqu'au plus menu détail. Des photos souvent plus précises que l'iconographie officielle du constructeur ! À consulter comme un album photos de famille, des souvenirs plein les yeux.

DISPONIBLE
sur notre boutique
ngpresse.fr/enzomagazine



COMMANDEZ DIRECTEMENT SUR
WWW.NGPRESSE.FR



<https://www.ngpresse.fr/product-page/enzo-hors-série-ferrari-les-années-2000-prévente>

JOUER À FAIRE VROOM VROOM

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



Superamerica 1957
BBR, 1:18

Le premier propriétaire de la Superamerica grandeur nature présentée ici avait un style de vie et un nom de famille typiquement Ferrari. Jan de Vroom était un ami proche de Margaret de Cuevas, fille unique de Bessie Rockefeller, et bénéficiait à ce titre de ses largesses. Parmi les nombreuses Ferrari qu'elle lui a achetées, figure la Superamerica Série 2, châssis 0719SA, dotée d'une carrosserie Superfast unique réalisée par Pinin Farina. De Vroom, qui avait cofondé le North American Racing Team (N.A.R.T.), a été assassiné en 1975. Sa Superamerica a survécu, bien qu'elle ait été repeinte en vert métallisé. BBR l'a modélisée dans sa version d'origine *Blu Genziana* avec toit *Ivorio*, et elle est absolument magnifique. Elle coûte certes plus de 400 euros, mais la qualité de la finition est superbe, et chaque modèle est livré sur un socle numéroté, garni de cuir.

425 euros



250 GT California Spider Modena 1985
Kess, 1:43

« Bueller ? ... Bueller ? » Oui, c'est la réplique de la Ferrari du film culte *La Folle Journée de Ferris Bueller*, avec sa plaque d'immatriculation NRV0US.

110 euros



158 1964
GP replicas, 1:43

Disponible en plusieurs livrées de 1964, ce modèle de la voiture de Surtees engagée par le N.A.R.T. pour le GP du Mexique est riche en détails.

100 euros



Purosangue 2022
LookSmart, 1:43

De nombreuses options de couleur sont disponibles pour ce superbe modèle assemblé à la main : il est remarquable en *Rosso Portofino*.

140 euros

Tous nos prix sont indicatifs

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



F12berlinetta (2012)
23 600 km / 234 900 €



360 Modena Spider (2002)
28 286 km / 104 900 €



296 GTS (2023)
248 km / 479 900 €



F8 Tributo (2020)
9 990 km / 324 900 €



California (2010)
9795 km / 124 900 €



Roma (2021)
8 900 km / 249 900 €



296 GTS (2023)
438 km / 479 900 €



F12berlinetta (2012)
47 800 km / 229 900 €



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



PHOTO: CAMILLE GABARRA

*Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à
Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,
victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.*

boutique en ligne sur
www.fernandbachmann.com
#fernandbachmann



SCAN ME

AUTOFFICINA

Sur la route en F355 Challenge avec Olivier **Page 106**
Nos conseils pour acheter une FF ou une GTC4Lusso **Page 110**
Toute l'actualité du marché **Page 126**





« Elle n'est pas du tout confortable, et c'est génial ! »

Olivier a acheté sa F355 Challenge presque par hasard, et aujourd'hui, il l'utilise aussi bien sur route que sur circuits.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS MAX ROSENFELD

C'est une histoire qui commence sur un coup de tête, lorsqu'Olivier a découvert une F355 Challenge lors d'une vente aux enchères Artcurial, à Rétromobile. « Je connaissais le jeu vidéo F355 Challenge, mais je n'avais jamais vu cette voiture en vrai – il y en a tellement peu, nous explique Olivier. Alors, j'ai fait « ouah », et j'ai dû le dire un peu trop fort car quelqu'un, à côté de moi, m'a répondu que son père en avait une, et qu'elle était également à vendre. Dans le mois qui a suivi, nous avons fait affaire. »

Cette F355 Challenge date de 1995, et à l'image des premiers exemplaires, elle a commencé sa vie comme une voiture de route modifiée en voiture de course par l'importateur, avant que les Challenge ne soient vendues clés en main, ce qui explique qu'elle soit immatriculée et puisse rouler dans la circulation. Ayant participé à cinq saisons dans le Challenge ouest européen, entre autres au Paul Ricard, au Nürburgring, à Nogaro, à Zandvoort... Avant d'être convertie en 2000 pour courir en GT.

Alors, pourquoi avoir choisi cette voiture ? « Je roule un peu sur circuit, mais surtout j'aime ce côté cow-boy de rouler sur la route avec une véritable voiture de course, d'utiliser

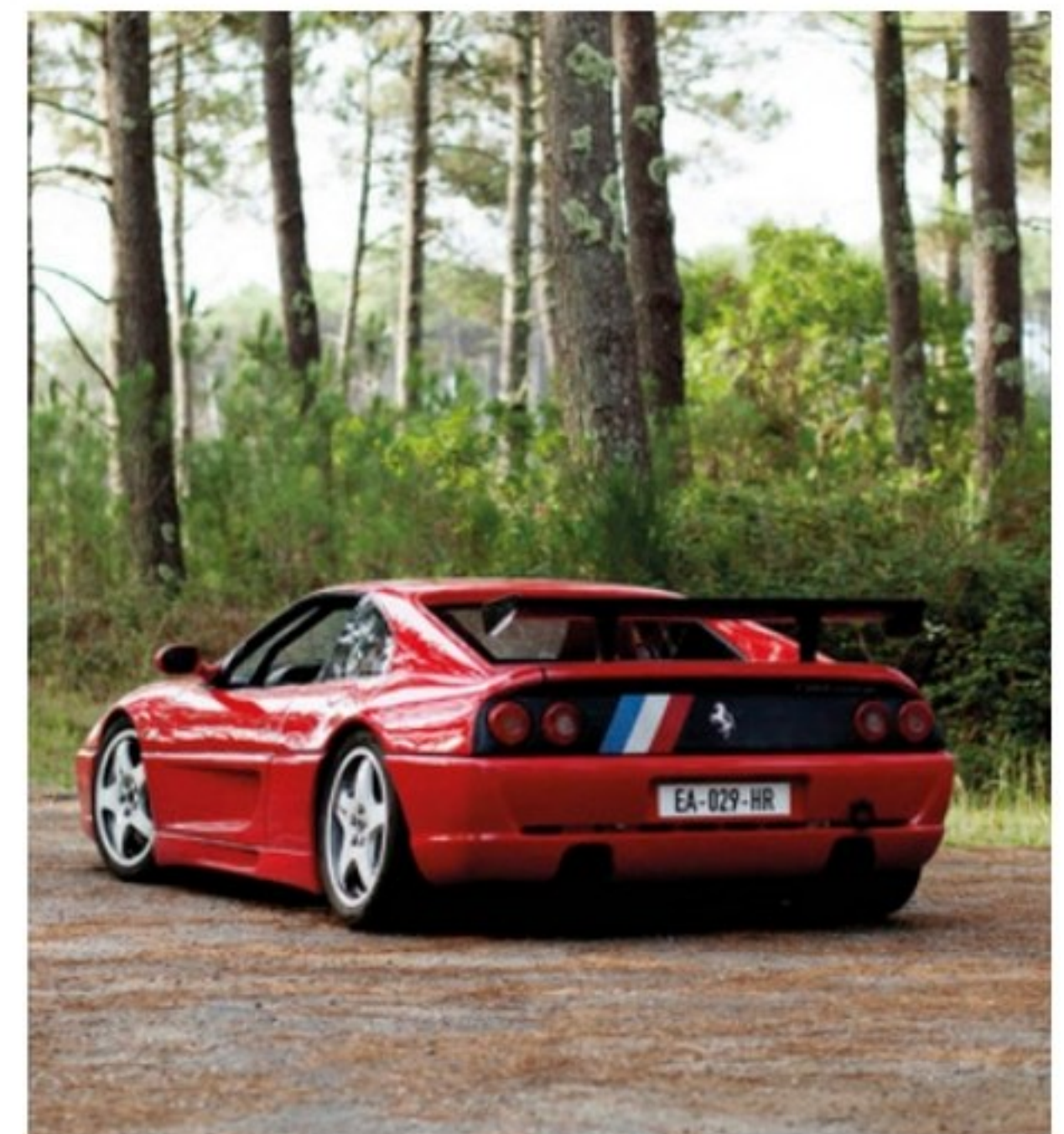
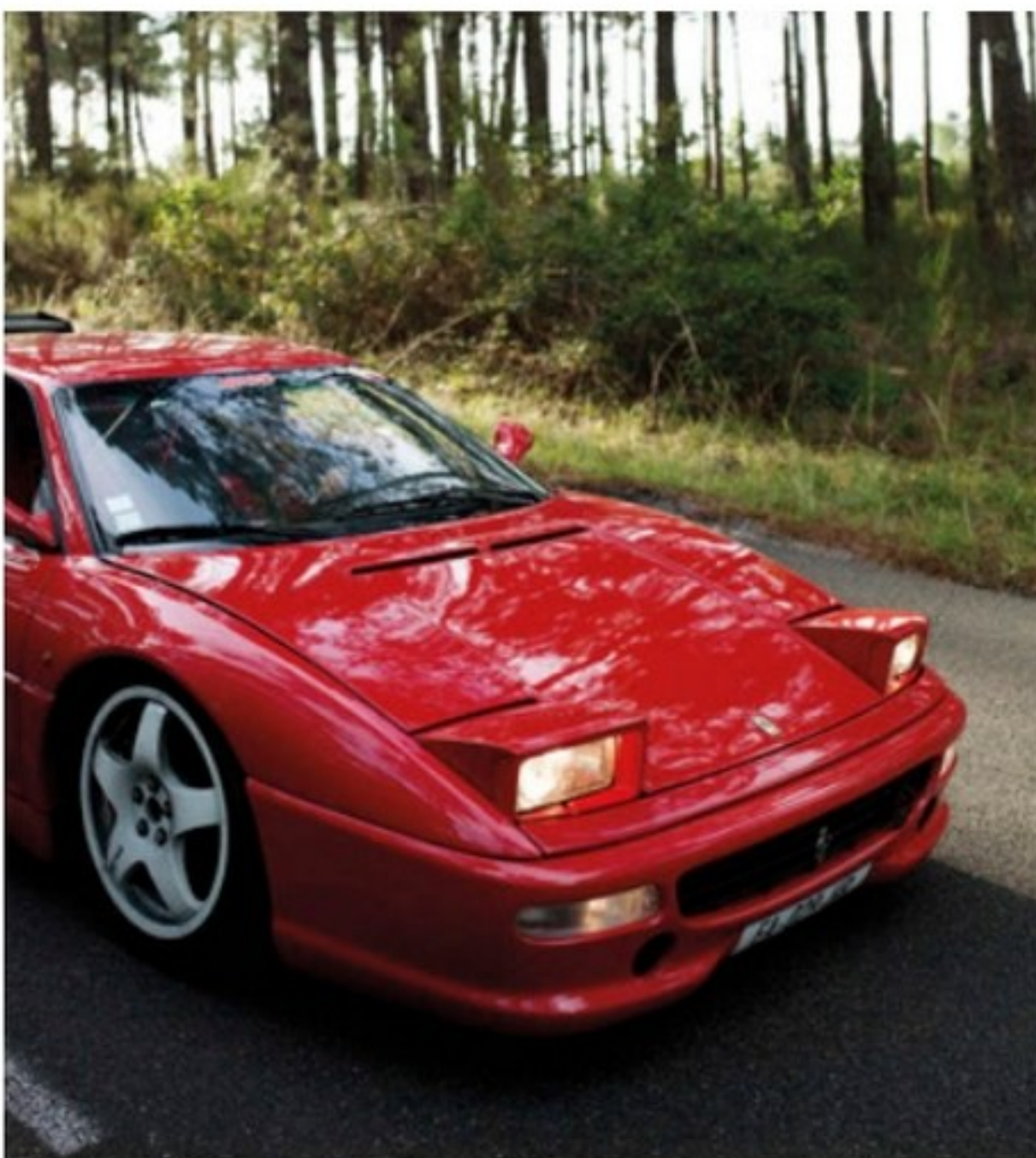
une auto aussi atypique pour aller chercher mon pain à la boulangerie... » À quel point est-elle utilisable dans ces conditions ? « Elle est très difficile à conduire sur la route, parce que très raide et très basse. Les sièges baquets sont durs, il n'y a aucune insonorisation, presque pas de ventilation et encore moins de climatisation – alors très vite, il fait très chaud à l'intérieur. Elle n'est pas du tout confortable, et c'est ça qui est génial !

Sur piste c'est une auto formidable. Le V8 3,5 litres est un moteur envoûtant, à la sonorité fantastique. La direction est très précise et les rapports de boîte parfaitement étagés. Passer les vitesses est une expérience quasi orgasmique ! Le rapport poids puissance est intéressant, même si ce n'est pas un foudre de guerre : c'est une auto qui a près de 30 ans – mais c'est largement assez pour se faire plaisir. Et avec ses gros freins Brembo de F40, le freinage est hyperefficace. On peut freiner au dernier moment en bout de ligne droite, ce qui est assez jouissif. Elle est collée à l'asphalte et est très équilibrée. Et sur la

route, elle est pareille ! »

Bien sûr, il serait exagéré de dire qu'Olivier l'utilise au quotidien, pour lui, sa Challenge est avant tout une voiture plaisir : « J'habite à

À gauche et ci-dessous
Olivier utilise sa F355 Challenge essentiellement sur la route et elle sort d'une profonde révision : six saisons de compétition avaient laissé des traces.





« SUR CIRCUIT, ELLE EST COLLÉE À L'ASPHALTE ET EST TRÈS ÉQUILIBRÉE. SUR LA ROUTE, C'EST PAREIL ! »

côté de Biarritz, et j'aime la prendre pour aller déjeuner à Hossegor ou au Cap Ferret pour un plat de crustacés, ou partir rouler avec une heure ou deux dans les Pyrénées... Ce que

j'apprécie aussi, c'est de pouvoir me rendre par la route jusqu'au Val de Vienne, par exemple, pour le Sport & Collection, puis revenir avec : ça c'est génial ! »
Cependant, pareille aventure en voiture de course n'est pas toujours une partie de plaisir : « Mon plus long trajet a été un aller-retour vers le circuit du Mans, à l'époque où j'habitais à Paris. Je suis parti avec ma copine, et à l'époque la voiture n'avait pas de phares – comme à l'époque où elle courrait. Nous sommes partis à l'aube, à 6 heures du matin, dès qu'il y avait un peu de luminosité... Mais sans chauffage, ni isolation, nous étions frigorifiés ! Et puis il a fallu calculer l'heure du départ pour arriver avant la tombée de la nuit, et ça a été très, très, juste ! »
Depuis, l'une des opérations réalisées par Olivier fut de monter un faisceau électrique complet pour équiper la voiture de phares. Il a également restauré la Challenge de A à Z il y a 6 mois, en refaisant le moteur à neuf « La voiture était encore dans son jus, elle a près de 25 000 km, dont 18 000 km parcourus sur circuits à l'époque où elle courrait. »

Le garage Bolid Historic Développement, à Pontonx-sur-l'Adour s'est occupé des travaux – c'est l'antre de Frédéric Balaesque, un ancien de Ferrari Daverat Bayonne : « C'est un orfèvre des Ferrari, un sorcier, souligne Olivier. Et un sacré caractère avec ça, un vrai Basque ! Surtout, il est ultra-perfectionniste et travaille dans les règles de l'art. »
L'histoire d'Olivier avec sa voiture a connu un hiatus imprévu : « Il y a cinq ans, au Val de Vienne, j'ai eu un

Ci-dessus et à droite

Des modifications ont été apportées à la F355 Challenge lorsqu'elle a couru en GT. Dedans, c'est une voiture de compétition pure et dure.

accrochage. Une 458 Challenge m'est rentrée dedans et m'a envoyé hors piste à toute vitesse, je me suis arrêté à quelques centimètres du rail.

Les dommages à la voiture étaient très légers, mais ce jour-là, j'ai eu très peur, et je ne me voyais pas revenir sur les circuits. Trois semaines plus tard, je l'ai vendue à une connaissance d'un ami. Et puis le temps est passé, j'ai digéré l'accident et la F355 Challenge me manquait. J'étais très attaché à la voiture, à sa ligne, à sa mélodie, à son atmosphère... Alors quand son nouveau propriétaire l'a mise en vente je l'ai immédiatement rachetée. »

Un conseil pour celui qui souhaiterait acheter une F355 Challenge ? « Il faut d'abord essayer d'en trouver une, souligne Olivier. Surtout une voiture homologuée pour la route. Et si on a cette chance, alors, il faut faire tous les frais pour la remettre en route, car ce sont des autos qui ont beaucoup souffert dans leur première vie sur les circuits. Comme ce sont des voitures qui sont difficiles à quotidien, elles roulent peu, et donc elles s'abîment vite – ce qui était le problème avec la mienne. »

Comment voit-il son avenir avec sa F355 ? « J'ai toujours acheté et vendu des voitures dans la quête de trouver mon idéal. Aujourd'hui, c'est devenu très difficile de rouler en ancienne au quotidien, surtout avec des voitures de course. Je souhaitais avoir également une Porsche, et j'ai acheté une 993 RS Clubsport qui est aussi de 1995, l'une des deux immatriculées neuve en France. Ce sont des voitures très similaires par leur configuration et leur usage. Elles représentent l'aboutissement d'une période et j'espère pouvoir les garder toutes deux et les utiliser aussi souvent que possible. »



FF / GTC4LUSO

Avec la FF, suivie par la GTC4Lusso, Ferrari a inauguré son système de traction intégrale et osait la carrosserie de break de chasse. Aujourd'hui, la demande est forte, mais attention, ces autos ne sont pas sans risques.

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





11 CARS

C'est une petite révolution qui attendait les visiteurs du stand Ferrari, au Salon de Genève 2011 : le constructeur remplaçait la 612 Scaglietti par une nouvelle GT à quatre places à l'habitabilité accrue et à la surprenante carrosserie de break de chasse. Une Ferrari break, ça ne s'était jamais vu au catalogue, tout au plus sur quelques carrosseries spéciales faites sur-mesure par des artisans. Mais ce n'était pas tout : cette nouvelle FF disposait d'une transmission intégrale, une première à Maranello. FF signifiait Ferrari Four, ou Ferrari quatre en français, comme le nombre de roues motrices et de places. Enfin, presque : à la fin des années 1980, l'ingénieur Mauro Forghieri avait réalisé une Ferrari expérimentale à quatre roues motrices, la 408 4RM. Avec son moteur central arrière, celle-ci disposait d'un classique viscosoupleur en sortie de la boîte de vitesses, transmettant le couple aux roues avant et arrière via deux axes.

Ce que Ferrari avait imaginé pour la FF était bien différent, et totalement inédit : la voiture, à moteur avant, disposait de deux transmissions indépendantes aux trains avant et arrière. Vers l'arrière, le couple du V12 était transmis de façon classique via l'architecture classique Ferrari d'une boîte pont F1 robotisée à double embrayage et 7 rapports. À l'avant du moteur, une autre petite boîte de vitesses à deux rapports (et marche arrière) était installée en sortie de vilebrequin, entraînée par pignons. Ce système appelé PTU (Power Transfer Unit) transmettait le couple à chacune des roues avant via deux embrayages multidisques indépendants.

L'ensemble était géré par l'électronique du système F1-Trac, avec de nouveaux modes WET (mouillé) et ICE (glace) sur le Manettino, et la voiture était par défaut une propulsion. Le dispositif pouvait envoyer jusqu'à 20 % du couple disponible aux roues avant, alors que le PTU se désactivait au-delà du quatrième rapport. C'est-à-dire à des vitesses où disposer de quatre roues motrices n'était plus réellement nécessaire – à moins d'essayer de rouler à 200 km/h sur la glace, comme l'a



fait l'animateur britannique Jeremy Clarkson au volant d'une FF, dans une séquence de l'émission *Top Gear* restée célèbre, envoyant la voiture en toupie... L'avantage du système était son poids réduit: Ferrari annonçait un gain de 50 % par rapport à une architecture à quatre roues motrices traditionnelles, ce qui permettait à la FF de conserver une répartition de masses presque idéales (53 % du poids sur le train arrière). Sous son capot, la FF inaugurait la version 6,3 litres du V12 F140 né sur la Enzo, dans une évolution légèrement dégonflée par rapport à celle qui équipera la F12berlinetta l'année suivante. Il développait ici 660 ch à 8000 tr/min (contre 740 à la F12) et 682 Nm de couple à 6000 tr/min – dont 80 % étaient disponibles dès 1750 tr/min. Surtout, il promettait une baisse de 25 % de la consommation (15,4 l/100 km en moyenne) et des émissions de CO2 (360 g/km) par rapport à sa devancière, la 612 Scaglietti.

La FF est l'une des dernières Ferrari dessinées par Pininfarina, qui s'est inspiré de son concept-car Sintesi de 2008, pour imaginer ce très habitable break de chasse. L'espace aux places

arrière étant remarquable, deux adultes mesurant jusqu'à 1m85 peuvent voyager derrière dans le plus grand confort. De même le coffre offre un impressionnant volume de 450 litres, passant jusqu'à 800 litres en rabattant les deux sièges arrière individuels. Une incroyable modularité pour une Ferrari!

C'est sur la FF qu'est apparu, en option, le premier écran pour le passager avant, alors que les passagers arrière pouvaient disposer d'un système de divertissement avec écrans dans les appuie-tête avant, comme sur un monospace. D'excitantes nouvelles options furent proposées par la suite, comme un immense toit vitré en 2013. En 2014, la FF fut ainsi la première voiture à recevoir le système Apple Car Play.

Après 2291 exemplaires produits, la FF a laissé place à une version profondément revue en mars 2016, la GTC4Lusso. Celle-ci disposait d'une carrosserie restylée par le centre de style Ferrari, qui mettait l'accent sur une meilleure aérodynamique (diffuseur plus prononcé, aileron intégré au sommet du hayon) et un meilleur refroidissement du moteur grâce à une calandre plus large.

**À gauche,
de haut en bas et
ci-dessous**

La FF inaugurait la version 6,3 l du V12 F140 de 660 ch, passé à 690 ch sur la GTC4Lusso, qui disposait d'une instrumentation plus moderne et d'une carrosserie avec des appendices aéros plus prononcés, tel ce diffuseur arrière. Le superbe profil de break de chasse est unique sur une Ferrari de production.



**SON ORIGINALE TRANSMISSION EST
50 % LÉGÈRE QU'UN SYSTÈME DE
QUATRE ROUES MOTRICES CLASSIQUE**



Avec un taux de compression en hausse (13,5: 1 au lieu de 12,3: 1), de nouveaux pistons, une amélioration de l'injection et l'adoption d'un collecteur spaghetti, la puissante montait à 690 ch et le couple à 697 NM. La grande nouveauté était l'apparition du système de roues arrière directrices 4RM-S fonctionnant de concert avec les différents systèmes électroniques de la voiture (contrôle de dérive SSC4, différentiel électronique E-Diff et amortissement magnéto rhéologique SCM-E) pour offrir encore plus d'agilité.

L'habitacle progressait également en profondeur avec un large écran central (celui de la FF était bien pingre) et la nouvelle ergonomie à « double cockpit » séparés de la marque. La climatisation était améliorée et le nouveau toit vitré optionnel Low-E pouvant réfléchir la lumière du soleil par jour chaud ou la température de l'habitacle dans l'intérieur par jour froid.

Quelques mois plus tard, en septembre 2016 était lancé la GTC4Lusso T motorisée par le V8 bi-turbo 3,9 l F154 issu de la California T et poussé à 610 ch à 7500 tr/min (au lieu de 560) et 760 Nm entre 3000 et 5250 tr/min seulement. Ce

moteur disposait d'un système de suralimentation variable qui augmentait la valeur de couple au fur et à mesure que l'on montait les rapports de la boîte, permettant d'offrir des rapports supérieurs longs réduisant la consommation de la voiture. Avec une moyenne de 11,6 l/100 km, celle-ci promettait une autonomie 30 % supérieure à la version V12.

Surtout, la T se débarrassait de la transmission intégrale pour être une simple propulsion et offrir ainsi un poids en baisse (1865 kg en ordre de marche au lieu de 1920 kg), pour des performances reculant à peine: le 0 à 200 km/h était avalé en 10"8, contre 10"3 avec le V12, et la vitesse de pointe était supérieure à 320 km/h, contre 335 km/h.

La production des GTC4Lusso s'est poursuivie jusqu'en 2020 (le nombre d'exemplaires assemblés n'est pas connu), et elle n'a été remplacée que l'an passé par le SUV Purosangue disposant d'une évolution de son moteur V12 et du système PTU. Notons deux voitures One-Off: la SP FXX sur base FF (2014) et la BR20 sur base GTC4Lusso (2020).

Comme toutes les Ferrari modernes, les FF et GTC4Lusso vieillissent très bien, d'autant plus que bénéficiant d'un

Ci-dessus et à droite

L'habitacle de la GTC4Lusso est aussi spectaculaire que confortable, et considérablement plus moderne que celui de la FF avec son large écran tactile. Les places arrière permettent à deux adultes de voyager loin dans un réel confort. À partir de 2016, un V8 bi-turbo était proposé sous ce capot: moins puissant, simple propulsion, mais plus légère, la GTC4Lusso T proposait un comportement routier plus sportif.



LA GTC4LUSSO OFFRAIT UN HABITACLE MODERNISÉ ET SURTOUT DES ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES

plan d'entretien de 7 ans, elles sont généralement très bien suivies. Et comme leurs propriétaires ont généralement plusieurs voitures, ce sont des autos au kilométrage modéré. Néanmoins, un point noir vient ternir le tableau : le PTU souffre d'un défaut de conception. Un joint spi interne fragile provoque le mélange de l'huile moteur avec l'huile de transmission, ce qui a pour conséquence de mettre la voiture en mode défaut, voire à long terme de provoquer des dégâts mécaniques.

Les voitures touchées voient généralement leur Manettino se bloquer dans les modes WET ou ICE (mais cela peut aussi être provoqué par un défaut de batterie, alors avant de paniquer, commencez par la changer). Le problème est que le réseau n'est pas autorisé à démonter les transmissions pour les réparer et seul un très coûteux remplacement du PTU vous y sera proposé. Un spécialiste indépendant pourra vous proposer de faire reconditionner votre PTU pour un prix sensiblement moins élevé – des officines ont identifiés les faiblesses du système et refabriquent des composants internes plus solide. Cette maladie affecte surtout les FF les plus anciennes, mais

toutes les voitures peuvent être touchées, et des GTC4Lusso commencent à apparaître dans les ateliers. Certains spécialistes évoquent un seuil critique à 50 - 60000 km. L'opération étant couverte par la garantie constructeur, il est primordial à l'achat de contrôler si le PTU a déjà été changé ou si la voiture est toujours couverte par la garantie d'origine de 7 ans, ou par les extensions de garantie pouvant courir jusqu'à 15 ans – l'investissement en vaut largement la peine.

Simon Chevalier, de Dino sport, nous indique que les voitures les plus anciennes peuvent également souffrir des problèmes rencontrés sur les premières Ferrari à boîte à double embrayage (idem California et 458), « *Comme la casse d'un des deux capteurs qui gèrent les passages de rapports, vous privant des rapports pairs ou impairs, ou, plus spectaculaire, le blocage de la boîte en position Parking.* »

Une autre maladie des FF est la rupture de la pompe du système de lift du train avant, sous dimensionné par rapport au poids de la voiture. La GTC4Lusso dispose d'un système optimisé dont l'installation sur les FF est recommandée, mais celui-ci étant différent, l'opération est onéreuse.



GTC4LUSSO

MOTEUR V12, 6 262 cm³, 48 soupapes, injection **PUISSANCE** 690 ch à 8 000 tr/min **COUPLE** 697 Nm à 5 750 tr/min
TRANSMISSION Boîte F1 à double embrayage, intégrale (4RM Evo), E-Diff **DIRECTION** Crémaillère assistée, 4WS
SUSPENSIONS Av : triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis. Ar : pont rigide, ressorts semi-elliptiques, deux bras oscillants, amortisseurs télescopiques **FREINS** Disques (Av : 398 mm, Ar : 360 mm) **PNEUS** Av : 245/35 ZR20, Ar : 295/35 ZR20
POIDS 1 920 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,78 kg/ch **VITESSE MAXI** 335 km/h (annoncée)
0 À 100 KM/H 3"4 **PRODUCTION** 2016-2020 **COTE ACTUELLE** 290 000 euros

Les FF et GTC4Lusso souffrent d'autres petites maladies des Ferrari : des plastiques qui deviennent collants dans l'habitacle (cela se traite) et de nombreux petits problèmes électroniques si la batterie se décharge (le maintien en charge est obligatoire si la voiture est immobilisée plus de quelques jours).

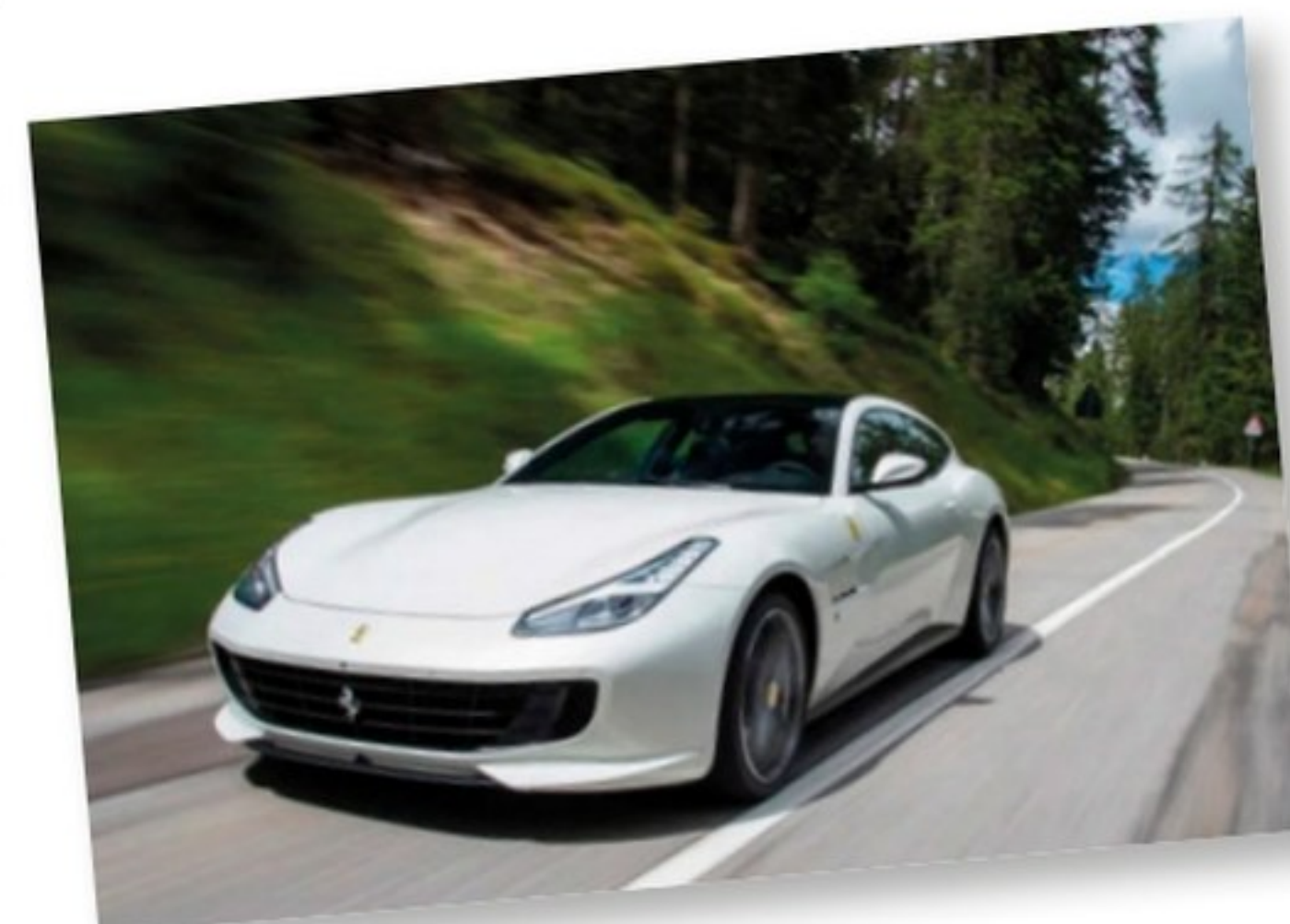
Le marché évolue de façon surprenante, comme nous l'explique Gonzague Ruchaud, cofondateur d'Eleven Cars : « En 2017 ou 2018, nous avons vendu notre première GTC4Lusso à 265 000 euros, puis les prix se sont effondrés : moins de 200 000 euros en 2020 pour un exemplaire bien spécifié et peu kilométré, et soudain le marché, s'est tendu. Les bons exemplaires valent maintenant entre 270 000 et 285 000 euros. » Ce curieux rebondissement est la conséquence de la présenta-

tion du Purosangue, un très gros SUV qui ne remplace pas totalement la GTC4Lusso, très cher, et surtout épuisé avant même sa présentation. « Il y a eu un gros report des clients sur les GTC4Lusso les plus modernes, et par effet de vase communicant, les FF ont également grimpé. Mais ces dernières sont moins recherchées : comptez entre 130 000 et 180 000 euros pour les dernières avec toit panoramique et Apple Car Play. » Ce marché est très actif : « Nous avons vendu cinq GTC4Lusso ces cinq derniers mois, mais c'est plus compliqué avec les GTC4Lusso T à moteur V8 – je n'en ai jamais vendu et il y en a peu en annonces. C'est une très bonne auto, plus légère, mais quitte à mettre entre 180 000 et 220 000 euros, les clients préfèrent avoir un V12. » **I**

Ce que la presse en disait à l'époque

La GTC4Lusso se montre étonnamment agile pour une si grosse voiture. Le capot est long et les roues avant un peu éloignées, mais il n'y a que très peu d'angles à donner dans le volant pour la guider dans les virages. Bien que l'on ne sente pas spécifiquement le fonctionnement du 4RM-S, il faut attribuer au moins une partie de cette agilité aux roues arrière directrices. Lorsque vous accélérez, la GTC4Lusso fait preuve d'une motricité incroyable. Dans tout ce qui n'est pas un virage serré en première vitesse, la grosse Ferrari s'accroche et s'accroche encore lorsque vous appuyez sur l'accélérateur. La capacité du 4RM-S est peut-être légèrement flattée par la sensation de manque de couple en bas de la plage de régime, car on a l'impression qu'il faut rester en haut des rapports pour obtenir le type de

poussée que les près de 700 ch suggèrent. Si vous désactivez l'ESP, vous pourrez sans aucun doute faire bouger la GTC4Lusso. Il faut avoir le pied droit lourd et, sur le sec, toute glissade est rapidement et proprement stabilisée, mais la sensation est bonne. Sur le mouillé, en étant agressif, vous pouvez vous retrouver sous des angles importants, l'essieu avant ne venant pas toujours à la rescousse assez rapidement. Ceci dit, la GTC4Lusso n'est pas une voiture de sport aussi nuancée et précise que les meilleures Ferrari. Elle est très rapide et remarquablement agile, mais avec un poids en ordre de marche de 1 920 kg et un manque de sensation du train avant, il y a un léger sentiment d'éloignement dans l'expérience de conduite.
Evo, juin 2016



www.redbaycars.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 Aarschot - Belgique
tel / whatsapp Stefan +32 (0)496 23 72 11

Patrim One

assurances

assure vos automobiles d'exception

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

Ombres et lumières

ALORS QUE LES PELOUSES DES GREENS DE GOLF CALIFORNIENS SE SONT VIDÉES ET QUE L'ENCRE DES CONTRATS DE VENTE A SÉCHÉ, LE TEMPS EST VENU DE DÉCRYPTER LES CHIFFRES POUR COMPRENDRE CE QUI S'EST RÉELLEMENT PASSÉ CET ÉTÉ SUR LA PÉNINSULE AMÉRICAINE.

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL | PHOTOS BONHAMS / RM SOTHEBY'S



Forts de catalogues de vente impressionnants, le poids des millions a finalement ralenti la machine... Si 2022 fut un succès à tous les niveaux, 2023 restera en dessous des objectifs fixés par les quatre maisons américaines officiant pendant la folle semaine de Pebble Beach. Avant de rentrer dans le détail et de se focaliser sur le marché des Ferrari, il est important de mesurer les grandes tendances du marché et ses orientations. Si celui-ci est plus jeune, il est intéressant de constater que l'âge moyen des voitures proposées restait à 59 ans (1964) mais que le nombre de voitures présentées explosait en passant de 572 à 648, cela étant en grande partie dû à la jeune maison Broad Arrow Auctions qui passait de 90 à 169 voitures.

Au risque de paraître pessimiste (ce que je ne suis pas), l'augmentation du nombre de voitures présentées est bien le seul chiffre en hausse en 2023 car tous les indicateurs de performance ont quant à eux chuté : taux de ventes, ventes sous l'estimation, prix moyens, ventes au-dessus de l'estimation... Juste avant que la crise du COVID ne se déclenche, 2019 avait marqué un vrai ralentissement du marché à Monterey. L'édition 2023 laissera, elle aussi, un souvenir mitigé.

Si les collectionneurs américains sont plus « joueurs » que ceux de la vieille Europe, les vendeurs ayant signé pour le « Sans Réserve » ont dû avoir mal au crâne ! Aidés par une quantité importante de « No Reserve » justement (52 % + 10 % par rapport à 2022) RM Sotheby's

et Gooding affichèrent des taux de vente à 86 % et 80 % en baisse respectivement de 9 et 5 points. Si cela a eu pour conséquence directe de faire grimper en flèche le pourcentage de voitures vendues sous l'estimation basse (passant de 50 à 65 % en 2023), la valeur moyenne des voitures vendues chute elle aussi à 681 163 dollars contre 813 967 dollars en 2022.

Bien sûr, quelques exceptions se cachent dans ces chiffres et à ce petit jeu, la marque au cheval cabré s'en tire la tête haute, notamment grâce à la vente de la Ferrari 412 P pour plus de 30 millions de dollars. Au final, depuis le 1^{er} janvier, quatre des cinq voitures les plus chères de l'année restent des Ferrari et totalisent à elles seules 78 millions de dollars.



Page de gauche et ci-contre

À ce jour, la meilleure vente de l'année pour la 412P de 1967 adjugée 30,3 millions de dollars par Bonhams à Carmel (USA). L'autre grande star de la semaine de Monterey était celle California GT châssis court de 1960, vendue en *after sale* plus de 9,4 millions de dollars.

Nous en parlions plus haut dans ces lignes, le plus intéressant selon moi est l'âge des voitures présentées et le nombre de voitures d'avant-guerre atterrissant sur le marché des enchères pour la première fois. Nous devons élargir le spectre et mettre Ferrari un temps de côté pour l'expliquer mais vous comprendrez que tout est finalement lié. Dans un marché en mutation où les blockbusters viennent des années 1980 à 2000, les années 1960 ont encore une fois été les têtes d'affiche suivies de près par des voitures des années 1910 à 1930. Dans cette catégorie, la performance de Gooding&Co. est à saluer avec trois voitures de 1912, 1914 et 1933 dans le top 10 avec des prix supérieurs à 4 millions de dollars. De son côté, RM Sotheby's, faute d'avoir vendu sa 250 LM (6053) estimé entre 18 et 20 millions de dollars parvient à placer sa Jaguar XKSS de 1957 en deuxième position à plus de 13 millions de dollars. La moyenne d'âge du Top Ten 2023 est donc de 61 ans...

Voir des voitures n'ayant jamais quitté la même famille ou dans les mains d'un même propriétaire depuis plus de 40 ans est en revanche révélateur d'une passion voulue par des collectionneurs avançant en âge et arbitrant leur patrimoine. Ceux qui ont acheté dans les années 1980 passent le relais et fort heureusement, le marché y répond favorablement. Le meilleur exemple est certainement la vente de la 250 GT SWB Berlinetta (3507GT) par Gooding&Co. à plus de 9,4 millions de dollars. Son strict état d'origine et ses quatre propriétaires successifs l'avaient précieusement conservé à l'écart du marché depuis 1967! Son prix largement mérité fait d'elle la 7e plus forte enchère de l'année.

Sans transition, la vente de la collection *Lost and Found* chez RM Sotheby's était l'une des plus attendues de la semaine. Réunissant vingt Ferrari appartenant au collectionneur solitaire Walter

Medlin, elle a fait parler couler beaucoup d'encre. Menée par sa 275 GTB/6C de 1965 à 3,3 millions de dollars, la collection a atteint à elle seule un résultat de plus de 26 millions de dollars. Malgré des chaises vides dans la salle de Portola (une première!), les enchères furent disputées, avec un grand nombre d'acheteurs européens. Si l'offre gagnante sur la GTB/C ex-Targa Florio provenait d'un collectionneur américain (un prix solide compte tenu de sa carrosserie modifiée avec un nez acier), ce qui restait de la Ferrari 500 Mondial Spider Series I Pinin Farina rejoindra le garage d'un collectionneur européen pour près de 1,9 million de dollars... Un prix que certains jugeront décevant mais à mettre en perspective avec les 2,1 millions de dollars obtenus pour la 500 Mondial 0430MD vendue par Gooding à Pebble Beach en 2022.

Pour conclure le chapitre Monterey, les 4,2 millions de dollars obtenus par Broad Arrow pour sa Ferrari F50 sont un résultat décevant si on la compare aux 5 millions et plus obtenus en mars 2023 et décembre 2022 par une maison concurrente. Il en est de même pour la Ferrari 250 GT SWB California Spider ex-Targa Florio vendue en après-vente entre 8,5 et 8,9 millions de dollars, soit l'un des prix les plus bas atteints par un 250 California Spider SWB au cours des 10 dernières années. Le temps passé sur le marché sans trouver d'acquéreur, sa face avant régulièrement modifiée et ses phares non carénés sont une explication.

Mon analyse ne serait pas complète si l'on ne se penchait pas sur les résultats obtenus lors du concours de Hampton Court à Londres. Avec 55 % de lots vendus, Gooding&Co. repart avec un résultat largement en deçà de ses attentes malgré toute la science de son commissaire-priseur Charlie Ross et du prestige du concours londonien. L'offre du catalogue peu « exotique » et

la morosité ambiante en Europe depuis le début de l'année n'auront pas aidé, mais il faut souligner la vente de deux Ferrari des années 1950.

La première est une très belle 250 GT Europa de 1954 estimée entre 1,6 et 1,9 million de dollars, qui dépasse très légèrement son estimation haute. La seconde, l'une des stars de la vente, la Ferrari 166 MM/53 Spider qui s'échange à l'estimation basse à 3,2 millions de dollars. Sortant directement d'une collection depuis 63 ans, elle était la 5e des six carrosseries Vignale Spider produites et la 11e des 13 châssis construits... Elle traduit parfaitement ce qu'il faudra retenir de cet article. Elle quitte un pionnier de la collection après 63 ans passée dans son garage et s'échange au prix d'une F40 produite à 1311 exemplaires. 📌

Cette année, comme en 2019, les ventes de Monterey laissent un souvenir mitigé

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'ÉTÉ EST TRADITIONNELLEMENT LA SAISON DE TOUS LES EXCÈS, ET LES GRANDES CLASSIQUES ET YOUNGTIMERS ONT PARTICULIÈREMENT BRILLÉ. VOICI NOTRE SÉLECTION, PAS FORCÉMENT OBJECTIVE, DES PLUS BELLES VENTES DES MOIS DE JUIN, JUILLET ET AOÛT 2023 – SUR QUATRE PAGES, UNE FOIS N'EST PAS COUTUME.

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

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

250 GT SWB BERLINETTA 1962



9 465 000 \$
8 692 900 €
G&C, 18-19 août, Pebble Beach (USA)

Après la vente la plus basse en 10 ans à la Villa Erba (RM S) en mai dernier (6,5 millions d'euros), la 250 GT SWB rebondit à la hausse pour la première fois depuis début 2016. Il reste encore un peu de chemin à parcourir, mais Gooding était confiant dans cette voiture, jamais restaurée et à la très belle patine, qui était estimée entre 9 et 11 millions de dollars.

340 AMERICA BERLINETTA 1952



3 085 000 \$ / 2 833 000 €
G&C, 18-19 août, Pebble Beach (USA)
Cette superbe 340 (0202 A) achetée neuve par Luigi Chinetti a couru en France en 1952, avec une belle 5^e place aux 24h du Mans (2^e de classe). Invendue en 2021 (est. : 4,8 - 5,3 M\$), elle réalise, malgré son historique, le résultat le plus bas d'une 340 America depuis 2016.

330 GTS 1967



2 975 000 \$ / 2 732 000 €
RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
Quasiment le record du monde (3 000 000 \$ en 2015) pour un modèle dont la cote ne cessait de glisser à la baisse depuis, malgré un sursaut entre 2020 et 2022. Il s'agit d'un exemplaire exceptionnel : 10359 GT est la voiture du salon de Turin 1967, dans sa teinte Azzuro d'origine.

250 GT LUSSO 1964



2 810 000 \$ / 2 580 000 €
BAA, 17-18 août, Monterey (USA)
Livrée neuve en Belgique via Jacques Swaters, 5695 GT est l'unique 250 GT/L sortie d'usine en Grigio Fumo / cuir bleu. Elle sort d'une restauration complète et est certifiée Classiche. Cette parfaite bête de concours réalise un prix record, très au-dessus d'une cote en légère baisse.

275 GTB/4 1967



5 395 000 \$
4 954 000 €
RM S, 17-19 août, Monterey (USA)

Le deuxième meilleur résultat jamais obtenu pour une 275 GTB/4, 2 millions de dollars au-dessus des prix habituels du marché : c'est le prix à payer pour une voiture ex-Steve McQueen. Remarquable ? Sauf si l'on considère que c'est cette même voiture qui détient le record, établi en 2014, lorsqu'elle s'est vendue... Pour 10,2 millions de dollars. Oups.

412P 1967



30 255 000 \$
27 784 000 €
Bo, 18 août, Carmel (USA)

La plus belle vente de l'année, jusque-là, va à cette 412P Berlinetta à l'historique remarquable. Elle a participé au titre mondial de Ferrari en 1967, pilotée par Attwood, Bianchi, Courage, Piper ou Siffert, avant de remporter encore quelques victoires en 1968 aux mains de David Piper. Elle sort de 7 ans de restauration et est immatriculée route : un must !

250 GT COUPE SPECIALE 1956



1 655 000 \$ / 1 520 000 €
RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
Réalisé pour le roi Mohamed V du Maroc, le châssis 0469 GT est l'une des quatre 250 GT uniques réalisées par Pinin Farina. Son historique justifiant pareil prix pour une voiture négligée, mais ayant conservé sa mécanique d'origine, et promise à un bel avenir en concours.

275 GTB/6C 1966



3 277 500 \$ / 3 010 000 €
Me, 17-19 août, Monterey (USA)
Livrée neuve à Pirelli qui l'a gardée jusqu'en 1968 pour tester des pneus (d'où les ailes arrière élargies uniques) cette rare GTB à coque alu et nez long (80 exs.) est particulièrement intéressante. Un prix solide pour une auto dont la cote remonte depuis peu.

250 GTE 2+2 1989



2 114 375 €
RM S, 9 juin, Le Mans (72)
C'est le meilleur résultat de l'année pour la 250 GTE 2+2, dont la cote remonte depuis début 2022. Cette Série III se distingue en étant l'une des voitures de sécurité des 24h du Mans (on pense que seules deux ont survécu) et d'être apparu dans le film *Pouic-Pouic*.

121 LM SPIDER 1955



5 742 500 €
RM S, 9 juin,
Le Mans (72)

Voiture d'usine de la Scuderia Ferrari engagée en 1955 à la Mille Miglia (Taruffi, abandon) et aux 24h du Mans (Trintignant/Schell, abandon), le châssis 0546 LM s'est ensuite illustré aux États-Unis avec cinq victoires aux mains de McAfee. Sortant d'une restauration complète de 5 ans chez Ferrari, cette voiture pour collectionneur pointu réalise un résultat très correct.

275 GTB/4 1967



3 800 000 \$ / 3 500 000 €

RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
De nombreuses 275 ont changé de mains cet été mais 09831 est une voiture très spéciale : il s'agit d'une commande « sur-mesure », fait rarissime à l'époque, réalisée par l'usine à la demande de son commanditaire, l'Américain Daniel Del Rio. De quoi justifier un prix au-dessus du marché.

400 SUPERAMERICA 1962



3 167 000 \$ / 2 908 000 €

G&C, 18-19 août, Pebble Beach (USA)
Similaire à la voiture essayée dans ce numéro, ce coupé Aerodinamico châssis court (3221 SA), livrée neuve en France, réalise un résultat dans la tendance du marché, mais en deçà de son estimation (3,5 - 4,5 millions de dollars) et des 4 millions de dollars qu'il a réalisés en 2015.

250 GT BOANO 1985



1 512 000 €

MCA, 8 juin, Monaco (MC)
C'est le meilleur résultat obtenu par une 250 GT à carrosserie Boano depuis 2016, mais cet exemplaire est particulièrement intéressant : c'est l'un des 14 à coque en aluminium (sur un total de 75), qui a couru lors de la semaine de Nassau, à la fin de la saison 1956.

250 LM 1966



15 771 200 €
Ar, 6 juillet,
Paris (75)

Un gros résultat pour Artcurial, qui a organisé une vente spéciale à lot unique pour cette 250 LM (5901) qui n'a pas couru à son époque. C'est certes (très) loin de l'estimation fixée lorsqu'elle fut présentée la première fois à Rétromobile – et inférieur à la meilleure enchère d'alors – mais c'est ce qui arrive lorsque les vendeurs se montrent un peu trop gourmands.

410 SUPERAMERICA 1956



2 810 000 \$ / 2 580 000 €

RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
0497 SA, l'une des douze 410 Superamerica de Série 1 est la voiture du salon de Paris 1956. Elle a besoin d'une restauration, et sa peinture rouge n'est plus d'origine, mais le résultat obtenu, à la moitié de la cote d'un exemplaire concours, n'est pas une mauvaise affaire...

410 SUPERAMERICA 1959



6 605 000 \$
6 065 000 €
RM S, 17-19 août,
Monterey (USA)

Comme pour la 400 que nous essayons dans ce numéro, la cote des 410 est remarquablement stable – bien qu'à un niveau sensiblement plus élevé. Seuls 12 exemplaires ont été produits (dont 7 à phares couverts) et 1305 SA en est le 4^e. Elle avait déjà été proposée à Monterey en 2021, où elle n'avait pas atteint son estimation basse fixée à 6 millions de dollars.

500 MONDIAL SPIDER 1954



1 875 000 \$
1 721 000 €
RM S, 17-19 août,
Monterey (USA)

Peut-être le prix le plus étonnant réalisé lors de la semaine de Monterey pour ce qui reste de la 500 Mondial 0406 MD. Faisant partie de la Lost & Found Collection, elle se targue de participations à la Mille Miglia et à la Targa Florio, mais son moteur n'est plus d'origine. Il y a du travail en perspective...

365 GTC/4 1972



2 865 000 \$ / 2 631 000 €

RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
Il n'y a eu que deux spiders Daytona (sur 121 exemplaires) réalisés en noir sur cuir beige, et celle-ci est aux spécifications américaines. Son résultat est dans la moyenne haute d'une cote très stable depuis un léger tassement observé en 2016, après le pic de 2015.

212 EXPORT BARCHETTA 1951



3 900 000 \$
3 580 000 €
Bo, 18 août,
Carmel (USA)

Engagée aux 24h du Mans 1951 par son propriétaire, l'Américain Charles Moran (avec l'Italien Franco Cornacchia) peu de temps après sa livraison, le châssis 0100E termina l'épreuve en 16^e position (7^e de sa classe), puis elle a appartenu au célèbre collectionneur John Shakespeare. Une fascinante Ferrari des débuts, vendue à un prix plutôt honnête.

212 EUROPA COUPE 1953



1 985 000 \$ / 1 823 000 €

G&C, 18-19 août, Pebble Beach (USA)
Malgré son originale carrosserie « Geneva Coupé » par Vignale qui n'a été apposée qu'à six 212 Europa, 0287EU – restaurée entre 2016 et 2018 – échoue à son estimation basse (2,0 - 2,5 M\$). Le marché des premières Ferrari de route est toujours compliqué.

TESTAROSSA 1987



274 400 \$ / 252 000 €
 RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
 Cet exemplaire Monodado (roues à écrou central) de la fin 1987, faiblement kilométré (2 639 km), réalise un très bon résultat, comme il se doit pour les ventes des Monterey – cela ne doit pas faire oublier qu'en temps normal, la cote d'une Testarossa est deux fois plus basse.

F50 1995



4 240 000 \$
3 894 000 €
 BAA, 17-18 août
 Monterey (USA)

La montée spectaculaire des valeurs de la F50 depuis 2020 a fait oublier que le marché de ces voitures a toujours été cyclique, avec des pics en 2017 et 2019 suivis de baisses. Si la tendance est globalement à la hausse, rien n'est acquis : après trois voitures vendues à plus de 5 M\$, le prix de celle-ci, ex-collection Matsuda, est celui du marché il y a un an et demi.

599 GTO 2011



1 039 000 \$
954 000 €
 RM S, 17-19 août,
 Monterey (USA)

Les 599 GTO ont le vent en poupe en ce moment, et celle-ci est la première à passer la barre du million de dollars, avec un nouveau record à la clé. Elle se distingue par un kilométrage minimal (423 km), de nombreuses options et surtout une décoration très spéciale – blanche avec des accents rouges et carbone – qui a visiblement séduit les enchérisseurs.

458 SPECIALE 2015



467 000 \$ / 429 000 €
 BAA, 17-18 août, Monterey (USA)
 Record égalé pour la 458 Speciale, avec cet exemplaire américain proposé dans la classique livrée *Rosso Corsa* avec bande bleu N.A.R.T., et seulement 9 005 km au compteur. Il est notre avis que la berlinette Ferrari au V8 atmosphérique ultime mériterait de valoir plus...

512 BBi 1984



368 000 \$ / 338 000 €
 RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
 Voici une BBi de la dernière année de production intéressante : seulement 8 112 km au compteur, certifiée Classiche, et sortant tout droit d'une révision moteur – et bien sûr la combinaison iconique rouge / cuir beige. C'est le meilleur prix réalisé depuis un an et demi.

F430 2006



302 000 \$ / 277 000 €
 RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
 On estime que 10 % des F430 ont été équipés de la transmission manuelle, à l'image de celle-ci, aux spécifications intéressantes (noir sur noir, sièges à inserts Daytona et surpiqures grises) et au kilométrage modéré (19 773 km), expliquant un prix 2,5 fois supérieur à la moyenne.

ENZO 2003



4 075 000 \$
3 742 000 €
 RM S, 17-19 août,
 Monterey (USA)

Malgré le remarquable 5,4 M€ réalisé en *after sale* par Monaco Car Auction (avec une ex-Fernando Alonso), le marché des Enzo est moins limpide que celui des F50. Celle-ci réussit un très bon résultat, alors que Bonhams n'a pas vendu son Enzo estimée à 2,9 - 3,4 M\$. Peu de lots sont pourtant proposés, mais le marché est sensible aux couleurs et aux spécifications.

DINO 308 GT4 1973



450 500 \$ / 414 000 €
 G&C, 18-19 août, Pebble Beach (USA)
 Pardon ? Combien ? Et son estimation était entre 500 000 et 700 000 € ! Que justifie ce prix, cinq fois plus élevé que celui des meilleurs exemplaires ? Et bien, le châssis 07202 est tout simplement LE meilleur : c'est la toute première Dino 308 GT4, celle du salon de Paris 1973.

F430 GTC 2006



736 250 €
 RM S, 9 juin, Le Mans (72)
 RM en espérait un peu plus (est. : 750 000 - 1 000 000 €), mais c'est un nouveau record pour la F430 GTC dont les prix ne cessent de monter. Celle-ci, ex-Risi Competition se targue d'un historique remarquable avec une 2^e place de classe aux 24h du Mans 2007 et un titre ALMS.

F40 1990



3 305 000 \$
3 035 000 €
 RM S, 17-19 août,
 Monterey (USA)

Après une explosion des valeurs passant de 1,5 à 4 M\$ entre 2020 et 2022, avec des prix parfois sans rapport avec la qualité des autos, la situation se stabilise. Il n'y a jamais eu autant de F40 sur le marché, et les prix sont désormais plus cohérents : le meilleur résultat de l'été a été obtenu par une très belle F40 européenne, non-cat, non-adjust, peu kilométrée.

TESTAROSSA 1986



214 560 €
 Ar, 30 juin, Le Mans (72)
 Superbe résultat pour cette magnifique Testarossa Monospecchio – le 2^e prix le plus élevé obtenu en France pour ce modèle – qui prouve que de belles spécifications sont la clé d'une vente réussie. *Grigio ferro* et cuir crème, 14 600 km d'origine : magnifique !

360 SPIDER 2003



268 800 \$ / 247 000 €
 RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
 Nouveau record pour la 360 Spider, dépassant de 50 000 \$ celui atteint en mars dernier. Un prix déraisonnable, même avec 7 166 km au compteur. L'argument de la « rare » transmission manuelle semble être le nouvel attrape-gogo : plus de 2 000 Spider en ont été équipés.

512 BB COMPETIZIONE 1978



1 490 000 \$
1 368 000 €
RM S, 17-19 août,
Monterey (USA)

Cette authentique BB Competizione fait partie des trois voitures commandées à l'usine par Luigi Chinetti pour son équipe N.A.R.T. pour les 24h du Mans 1978, où elle fut confiée à Jean-Pierre Delaunay, Jacques Guérin et Gregg Young. Contrainte à l'abandon alors qu'elle était seconde de sa classe, elle est restée depuis dans son état d'origine.

288 GTO 1985



3 910 000 \$ / 3 590 000 €
BAA, 17-18 août,
Monterey (USA)

La moins volatile des hypercars Ferrari confirme la stabilité de sa cote. Après avoir stagné des années entre 2,0 et 2,5 M\$, et avoir été absente du marché pendant 2 ans, la 288 GTO a bondi en 2022 pour atteindre un prix record de 4,4 M\$, stabilisé depuis à 3,9 M\$ – un autre exemplaire a réalisé ce prix en mars 2023, et il n'y a pas de raison que la valeur fluctue.

F8 TRIBUTO 2020



342 500 \$ / 315 000 €
Bo, 18 août, Carmel (USA)
Dans un état neuf (seulement 423 km au compteur), la première F8 Tributo proposée aux enchères réalise un prix intéressant pour son acheteur, sensiblement en deçà de ceux affichés par les marchands. Rappelons que neuf, ce modèle était vendu à partir de 236 000 €

599 SA APERTA 2011



1 215 000 \$
1 116 000 €
G&C, 18-19 août,
Pebble Beach (USA)

Un très bon résultat dans l'absolu pour l'une des Ferrari modernes les plus rares (l'estimation était fixée à 1,0 - 1,3 M\$), mais en deçà des dernières ventes réalisées depuis un an – avec un record à 1,5 M€ ce printemps pour un exemplaire qui n'avait pas roulé. Avec un kilométrage conséquent, celle-ci était peut-être moins intéressante pour les collectionneurs.

F430 CHALLENGE 2006



83 440 €
Ar, 30 juin, Le Mans (72)
Un achat intéressant que cette F430 qui a arrêté de courir en 2010, a été remise par la suite jusqu'en 2022 et profondément révisée cette année. Une superbe machine de track-days à un prix abordable, sensiblement moins chère que la moyenne constatée.

488 PISTA 2020



995 000 \$
914 000 €
RM S, 17-19 août,
Monterey (USA)

Une 488 Pista à un million de dollars ? Oui, vous avez bien lu, mais il ne s'agit pas de n'importe quelle Pista : cette édition spéciale Piloti Ferrari était réservée uniquement aux pilotes de course clients de la marque et limitée à 25 exemplaires. Celle-ci est une première main et n'affiche que 1 145 km au compteur. Un collector méconnu et fascinant.

512 TR 1992



280 000 \$ / 257 000 €
G&C, 18-19 août, Pebble Beach (USA)
Une vente à contre-courant de la tendance haussière des 512 TR aux USA, malgré une originale (mais pas d'origine) couleur *Azzurro Hyperion*. Estimée à 300 000 - 400 000 \$, elle a sans doute souffert d'une suspicion d'accident précédant sa restauration complète.

SCUDERIA 16M 2009



448 000 €
MCA, 8 juin, Monaco (MC)
Record réalisé par Monaco Car Auctions lors de sa première vacation pour une voiture dont la cote évolue aux alentours de 325 000 €. Avec seulement 499 exemplaires produits, le marché est soutenu, mais celui-ci, avec 34 000 km au compteur, réalise un prix surprenant.

308 GTB « VETRORESINA » 1976



78 400 \$ / 72 000 €
RM S, 4 mars, Amelia Island (USA)
Elle était estimée entre 125 000 et 200 000 dollars, mais même à ce prix, cela paraît beaucoup d'argent pour une Vettoresina à la coque endommagée, au pare-brise à changer, avec des pièces manquantes et d'autres qu'il faudra sûrement changer. Bon courage.

SUPERAMERICA 2005



978 500 \$
899 000 €
RM S, 17-19 août,
Monterey (USA)

Nouveau record, mais à des prix pas très éloignés de ceux déjà atteints par des 575M Superamerica exceptionnelles – là où la cote du modèle évolue plutôt aux environs des 300 000 €. Ce qui est remarquable ici, c'est la teinte *Blu Tour de France* avec sièges crème, le faible kilométrage (env. 2 000 km), la présence du pack GTC... Et surtout de la très rare boîte manuelle.

F355 SPIDER 1999



212 800 \$ / 195 700 €
RM S, 17-19 août, Monterey (USA)
Les très belles F355 Spider américaines ont la cote : c'est la troisième qui s'échange au-dessus de 200 000 \$ depuis début 2022. Les specs sont évidemment exceptionnelles : 12 870 km, superbe couleur *Blu Tour de France* sur intérieur beige, et boîte manuelle, bien sûr !

En France aussi, du nouveau

AVEC LA VENTE D'UNE 250 LM, ARTCURIAL RÉALISE LE MEILLEUR RÉSULTAT FRANÇAIS DES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES. PIERRE NOVIKOFF, LE DIRECTEUR ADJOINT D'ARTCURIAL MOTORCARS, RÉPOND À NOS QUESTIONS SUR L'ÉTAT DU MARCHÉ EN FRANCE.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS ARTCURIAL

Pour commencer, pouvez-vous nous expliquer quel profil de Ferrari se vend bien en France ?

En France, le marché des Ferrari est d'un dynamisme impressionnant, lié à l'attrait de la marque. Et il touche tous les âges : aussi bien des jeunes de 25 ans que de vieux amoureux de Ferrari. Comme sur tous les marchés de l'automobile de collection, il y a une accélération de l'arrivée des jeunes depuis le COVID – et donc des voitures beaucoup plus récentes qui sont recherchées. C'est générationnel : on veut des autos qui ont marqué notre enfance et les voitures recherchées ont généralement 30 ans...

Aujourd'hui ce sont des modèles comme la 512TR, les 348 ou les 355 GTB...

Il y a tout de même des exceptions : les prix sont surprenants sur les Dino 246 par exemple...

C'est un cas tout à fait particulier : la Dino traverse les générations grâce à un dessin absolument magique. Aujourd'hui, c'est un marché très dynamique avec des prix entre 300 000 et 400 000 euros, voire plus pour une

GTS. Il est porté par les États-Unis, où l'on recherche particulièrement les GTS « chairs & flairs » qui ont été créés pour ce pays et qui sont assez rares. Elles ont tiré le prix de toutes les Dino vers le haut. Mais comme sur tous les secteurs du marché, les acheteurs font aujourd'hui plus attention à l'état des voitures. Mieux informés, ils savent qu'une Dino coûte presque aussi cher qu'une 250 GT SWB à restaurer...

Alors quelles voitures se vendent moins bien ?

Pour commencer, le marché des Ferrari de route des années 1950 est difficile. C'est global : cet été beaucoup de voitures de course de cette époque ne se sont pas vendues aux États-Unis, pas que des Ferrari... Il y a des voitures plus étonnantes qui sont en sommeil, comme les Daytona et les BB 512. Les prix des GT des années 1970 sont assez calmes, sur la Daytona il y a une limite psychologique à 500 000 - 600 000 euros. Sauf avec des spécifications rares : en octobre 2022, nous avons vendu à 870 000 euros une Daytona au très rare coloris vert. Un prix dingue !

À la vente Artcurial du Mans Classic vous avez également réalisé un prix exceptionnel avec une Testarossa dans un gris métallisé atypique. Une belle couleur, c'est un vrai bonus aujourd'hui ?

Le regard des acheteurs a changé et il se rapproche de celui des collectionneurs de montres – c'est une tendance venue des USA. Les gens veulent se différencier dans leur collection, et à modèle exact, ils veulent la voiture qui n'existe pas sur le marché, que leur voisin ne pourra pas avoir. Les autos des années 1980, 1990, ou 2000 sont des modèles d'assez grande diffusion et ce qui va faire la différence, ce sont les spécifications. Il y a 20 ans, on me demandait dans quel état est la voiture, si elle a couru, si le moteur a été refait. Aujourd'hui la première question c'est : quelles sont les spécifications ? Est-elle matching numbers ? A-t-elle sa trousse à outils et ses carnets ? Personne ne va se servir des outils, mais c'est comme un collectionneur de Rolex qui veut avoir la boîte d'origine avec sa montre.



Y a-t-il encore des modèles à collectionner avant tout le monde ?

Pour les maisons de vente et les collectionneurs, il y a un grand avenir dans les toutes dernières Ferrari à moteur atmosphérique. Les V8 d'une F355 ou d'une 360 Modena font un bruit qu'aucun moteur turbo ne pourra reproduire. La 360 Challenge Stradale est une voiture extraordinaire, c'est la première voiture du département XX et une véritable auto de piste adaptée à la route, contrairement à la F430 Scuderia qui est déjà plus lourde. Les 458, quelle que soit la version, méritent également de s'y intéresser.

Quid des voitures de course type Challenge: les prix semblent très attractifs

Je pense qu'elles vont doucement monter. Parmi les Challenge, les 360 et F430 sont des voitures pas excessivement coûteuses à exploiter. Mais attention, on trouve de tout: certaines sont très usées. Il ne faut pas acheter un prix, mais un état, quitte à payer 10 à 20 % de plus pour pouvoir en profiter.

Nous avons évoqué le marché américain, ou les prix sont beaucoup plus élevés qu'ici. Que doivent comprendre les acheteurs et vendeurs français des résultats atteints outre-atlantique ?

Ce sont deux marchés qui n'ont rien à voir. Prenons la F40 par exemple: il y a beaucoup moins de voitures qui se sont vendues à l'époque aux États-Unis qu'on n'y trouve aujourd'hui de clients actifs. Il était impossible d'importer une F40 européenne pour l'immatriculer aux USA. C'est un marché à part qui ne concerne que les voitures aux spécifications américaines et on l'observe également sur les F512 M ou les F355 – mais des voitures aux spécifications européennes ne

s'y vendront pas au même prix. Par contre, les Ferrari classiques en état d'origine à restaurer se vendent beaucoup mieux en Europe qu'aux USA, et beaucoup de voitures de ce type vues à Monterey sont parties en Europe.

L'événement du début de l'été pour Artcurial a été la vente d'une 250 LM pour plus de 16 millions d'euros. C'est un prix spectaculaire pour une vente française, mais certains pensent qu'une LM pourrait prétendre à plus...

« Le marché a changé: aujourd'hui, les acheteurs veulent se différencier, avoir une voiture que leur voisin ne pourra pas avoir »

Le marché pour ce genre d'autos est mondial, et je pense que notre prix correspond à la voiture que nous avons proposée. Cet été, un autre exemplaire a été mis en vente aux États-Unis et n'a pas trouvé preneur à 18 millions de dollars... Il faut rappeler que le palmarès joue beaucoup sur le prix de ces autos: notre voiture n'a pas couru, c'est un avantage car elle a été préservée, mais cela peut freiner certains acheteurs pour

qui une LM doit avoir participé aux 24 heures du Mans. De façon générale, on observe qu'il y a moins d'acheteurs pour les voitures de course importantes des années 1950 et 1960.

Aujourd'hui une F50 vaut 4 millions de dollars, à ce prix-là, on trouve des Porsche 550 ou des Jaguar Type D qui ne se vendent pas: là encore, c'est une répercussion des changements générationnels du marché.

Le calendrier d'Artcurial Motorcars comprend trois grandes ventes: Rétromobile, Le Mans Classic et Automobile sur les Champs.

Quelles sont les différences entre ces vacations ?

Nous rythmons l'année avec des ventes qui touchent un public différent. Rétromobile est un salon international, mais aussi une semaine de l'automobile qui attire les plus grands collectionneurs du monde entier à Paris. Il y a une émulation formidable avec les autres ventes concurrentes. On trouve aussi beaucoup de gens avec une très grande culture automobile, beaucoup d'amateurs d'avant-guerre. Au Mans Classic, nous sommes surtout attendus sur les voitures sportives d'après-guerre, et celles qui ont un historique dans la course se vendent très bien. Puis il y a notre vente Automobiles sur les Champs d'octobre où l'on trouve un panel de voitures à des prix raisonnables, plus attractifs. Ce sont trois événements connus du grand public, mais nous réalisons également d'autres ventes pour des collections qui créent un engouement important, à l'image de celle de la Collection Trigano en 2020, où nous avons triplé les estimations... Depuis le fin fond de l'Ariège! Nous aurons sans doute une vacation de ce genre en 2023, avec de très belles Ferrari, mais je ne peux pas vous en dire plus pour l'instant! 📍



Page de gauche et ci-contre

La Ferrari 250 LM vendue par Artcurial le 6 juillet dernier réalise le 4^e meilleur résultat obtenu par une automobile en France... Derrière un podium de voitures également vendues par Artcurial. L'équipe d'Artcurial Motorcars lors de la vente du Mans Classic, le 30 juin. De droite à gauche: Pierre Novikoff, Matthieu Lamoure, Maître Anne Claire Mandine et Sophie Peyrache.

Les ventes à venir

LA VENTE D'UNE 330 GTO À NEW YORK PAR RM SOTHEBY'S EST L'ÉVÈNEMENT DE CETTE FIN D'ANNÉE, MAIS DE TRÈS BELLES VOITURES SE TROUVENT AUSSI EN FRANCE.

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

Calendrier des ventes

22 octobre

Artcurial, Paris, 75

4 novembre

RM Sotheby's, Londres, GB

9-11 novembre

Mecum, Las Vegas, USA

12 novembre

Osenat, Lyon, 69

13 novembre

RM Sotheby's, New York, USA

25 novembre

Bonhams, Abu Dhabi, UAE

25 novembre

RM Sotheby's, Munich, D

26 novembre

Aguttes, Paris, F

30 novembre - 2 décembre

Mecum, Kansas City, USA

8 décembre

Bonhams, Londres, GB

8 décembre

RM Sotheby's, New York, USA

18 décembre

Osenat, Fontainebleau, 77

330 GTO 1962



Estimation NC

RM Sotheby's, New-York (USA), 13 novembre

La vente d'une GTO est toujours un évènement, avec une question qui revient sur toutes les lèvres : va-t-elle battre un record ? Mais avant de parler de prix, revenons sur le destin de cette voiture, qui n'est pas tout à fait une 250 GTO. Contrairement à cette dernière, elle n'est pas née avec le V12 Colombo 3,0 litres, mais une version gonflée à 4,0 litres destinée à la catégorie des GT expérimentales des 24 heures du Mans 1962 – d'où sa dénomination officielle 330 LM. Pour le reste, c'est idem : le châssis est le même, ainsi que la carrosserie de cet exemplaire (#3765LM), alors que la plupart des 330 LM arboraient une coque spécifique dont l'arrière s'inspirait de celui des 250 GT Lusso. Engagée par la Scuderia Ferrari, elle a remporté sa classe aux 1 000 km du Nürburgring 1962 (Mairesse/Parkes, 2^e au général) avant d'abandonner aux 24 heures du Mans (Parkes/Bandini). Revendue, elle a essentiellement été engagée dans les courses de côte italiennes durant la saison 1965, aux mains de Ferdinando Latteri, avec de multiples victoires à la clé. Équipée à cette époque d'un V12 3,0 litres de 250 P, elle fut donc pendant un temps une « 250 GTO », avant qu'elle ne retrouve un bloc 4,0 litres conforme à l'origine au cours des années 1990. Combien vaut pareille voiture ? Un prix de 60 millions de dollars circule, ce qui correspondrait à la valeur actuelle d'une 250 GTO – mais cette voiture en est-elle vraiment une ? Les puristes ne la comptent pas parmi les 36 exemplaires de 250 GTO, mais celle-ci est encore plus rare : il n'y a eu que six 330 LM, dont deux seulement à carrosserie de 250 GTO.

Et aussi...

365 GT 2+2 1968



Estimation 100 000 - 150 000 €

Aguttes, Paris (75), 26 novembre
Vendu en Belgique par le Garage Francorchamps, le châssis n°11493 est arrivé dans l'Ariège en 1978 chez un médecin français qui partira peu de temps après en Outre-Mer, laissant la voiture garée pendant 42 ans. Cette sortie de grange, dans sa couleur *Celeste Metallizzato* sur cuir noir d'origine, ne totalise que 38 000 km. Une belle découverte.

575 M MARANELLO 2003



Estimation 130 000 - 160 000 €

Artcurial, Paris (75), 22 octobre
Seulement 12 767 km pour cette 575 M Maranello à boîte F1 équipée du très recherché kit Fiorano : ses suspensions abaissées et affermies, ses barres antiroulis de diamètre accru ainsi que son freinage et sa géométrie optimisée améliorait le comportement routier de la 575. Avec une importante révision réalisée plus tôt cette année, c'est une voiture prête à rouler sans soucis.

ABONNEZ-VOUS

34€ 4 NUMÉROS

FRAIS DE PORT OFFERTS

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

Service direct par mail :
abonnements@enzomagazine.fr



Abonnez-vous en ligne sur www.ngpresse.fr



Oui, je m'abonne à
Enzo

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

Abonnement France pour un an **34 euros**

Abonnement Étranger pour un an **49 euros**

MODE DE PAIEMENT

Par chèque à l'ordre de NG Presse

Par CB via Paypal, vous recevez la demande de paiement par e-mail

NOM _____ PRÉNOM _____

ADRESSE _____ CODE POSTAL _____

VILLE _____ PAYS _____ TÉL. _____ E-MAIL _____

TOUTES LES FERRARI SONT DANS

ENZO



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



N° 1



N° 2



N° 3



N° 4



N° 5



N° 6



N° 7



N° 8



N° 9



N° 10



N° 11



N° 12



N° 13



N° 14



N° 15



N° 16



N° 17



N° 18



N° 19



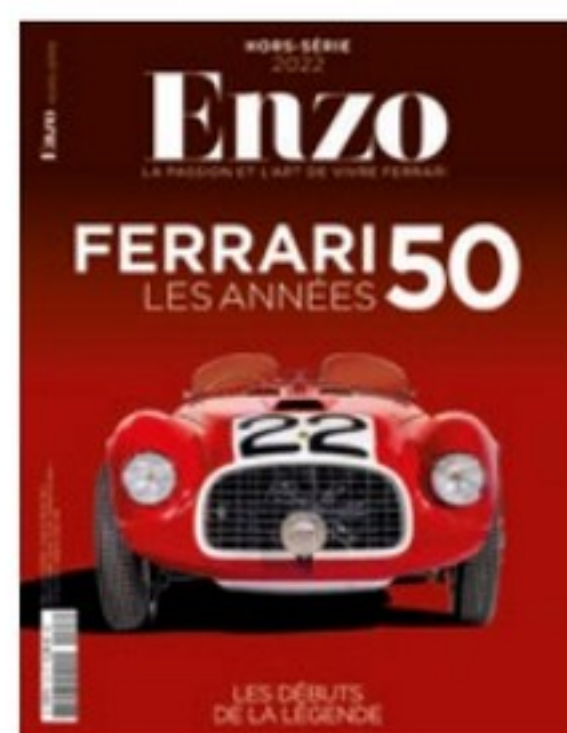
N° 20



N° 21



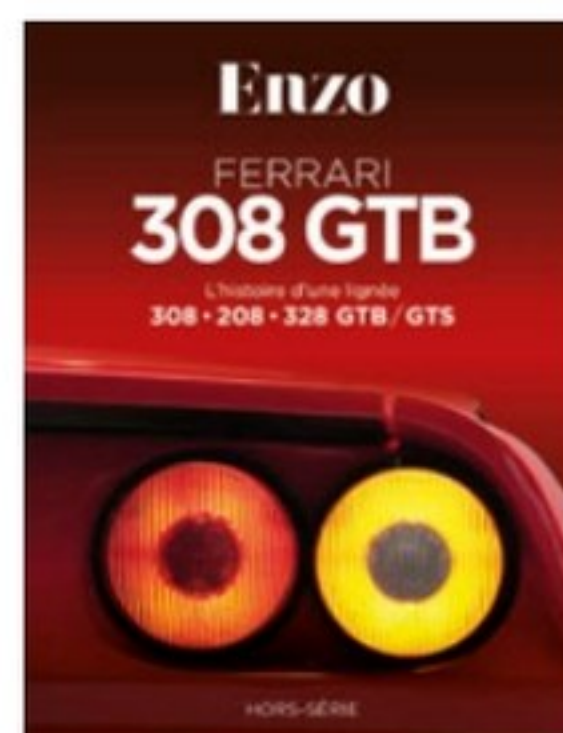
HS N° 1



HS N° 2



HS N° 3



HS 308 GTB



HS Testarossa

CARFANS.FR



evo

Motor
Sport

Octane

Enzo

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

ESSAIS
CHRONOS
ACTUALITÉS
SPORTIVES D'OCCASION
SHOP...

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



En jaune et noir

Michelotti aurait dessiné 1 200 voitures, mais certaines sont moins réussies que d'autres, à l'image de cette Ferrari 300 GT 2+2

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY | PHOTOS ARCHIVES



Cette page
Non, pas de toit targa sur cette voiture mais de curieux, montants centraux encadrant l'ouverture de la capote.



Même si Ferrari n'en fait la promotion (et n'en assure la production) que depuis peu, les « one-offs », ou pièces uniques, font partie de son histoire depuis toujours. Parmi les auteurs de carrosseries spéciales arborant le cheval cabré, on compte évidemment Giovanni Michelotti (1921-1980). Pourquoi « évidemment » ? Parce que ce dernier a enchaîné pendant plus de 40 ans les créations à un rythme mozartien : on lui attribue environ 1 200 projets ! Il était donc inévitable que plusieurs Ferrari fassent partie de son œuvre. Depuis une première 166 MM carrossée par Vignale jusqu'à l'ultime Meera, déjà vue dans ces pages, on en compte plus de 20. Notre auto d'aujourd'hui se situe chronologiquement à mi-chemin, puisque construite en 1967 sur un châssis (6109GT) de 1965. C'est la période où Michelotti est à son apogée : il est l'auteur de l'ensemble de la gamme Triumph, des DAF 44 et 55, et il a joué un rôle majeur dans la naissance des BMW Neue Klasse et 1600. C'est plus qu'il n'en faut pour tenter un acteur historique du succès de Ferrari : Luigi Chinetti. L'italo-américain, triple vainqueur du Mans (dont en 1949 pour la première de Ferrari), ami personnel d'Enzo, et importateur Ferrari pour les États-Unis. Chinetti aimait les carrosseries hors-série, que ce soit à titre personnel ou parce qu'il savait qu'une partie de sa clientèle serait toujours prête à payer un supplément pour posséder une voiture unique. Il confie donc à Michelotti une

Ce jour-là, Michelotti devait être très pressé

330 GT 2+2 avec pour mission de réaliser une création originale, qui est achevée en 1967. Originale ? C'est le mot. Le sobre et fluide coupé se transforme en cabriolet anguleux, qui se distingue en particulier par des montants centraux triangulaires, surmontés par un arceau. Étant donné leur épaisseur, on pourrait croire à une « targa » façon Porsche, mais il n'en est rien : c'est une capote souple (et qui semble un peu rudimentaire) qui protège en cas de pluie le cuir des sièges et de la petite banquette arrière. Les lignes sont nettes, tracées au cordeau, mais quelque peu déséquilibrées : le porte-à-faux arrière est immense, et l'empattement d'une spacieuse 2+2 est trop long pour un dessin qui n'offre que deux places d'appoint. Peut-être est-ce pour cette raison que les flancs sont habillés à la fois d'une barrette chromée et d'une bande noire qui abrite, de surcroît, quatre ouïes qui rappellent les « ventiports » des Buick d'après-guerre ? Toujours est-il que cette lourde ornementation, si elle brise le rythme du profil, semble appartenir à une autre époque. Plus encore lorsqu'elle est alliée à une peinture bicolore jaune et noire qui est, elle furieusement dans l'air de son temps. Un air du

temps superbement incarné par la photo officielle de l'auto, qui la montre négligemment posée en travers d'une route qu'on imagine copieusement verglacée, à côté d'un couple de skieurs... Une réussite ? On peut en discuter, et même aller jusqu'à penser que ce jour-là, Michelotti devait être très pressé de rendre sa copie, et que les carrossiers se mettent au travail. Il y a dans 6109GT un goût d'inachevé, de brouillon ; c'est d'ailleurs ce que semble confirmer le fait que, peu de temps après, Michelotti réalisa un coupé aux lignes très similaires, toujours pour Luigi Chinetti, sur le châssis 9083GT. Débarrassé de ses fioritures, ce dernier paraît beaucoup plus abouti, même si les proportions restent maladroitement, toujours à cause de l'empattement du modèle d'origine. Quoi qu'il en soit, il est clair que Chinetti était satisfait du travail accompli, puisqu'au fil des ans il allait confier plusieurs réalisations à Michelotti, avec en point d'orgue la toute petite série des cabriolets NART sur base de Daytona, dont un exemplaire fut aligné aux 24 heures du Mans 1974. Quant à 6109, elle fut achetée en 1968 par un garage de Reno, dans le Nevada, avant de trouver un acquéreur en Californie. En 1976, son deuxième propriétaire la fit repeindre en rouge foncé, avant de la revendre. En 1992, elle fut adjugée 120 000 dollars (oui, il fut un temps où une Ferrari ancienne valait moins qu'un Rembrandt) lors d'une vente Barrett-Jackson. Depuis, elle a retrouvé sa livrée d'origine, et coule des jours heureux aux États-Unis. 📌



**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 SF90 Stradale
Année : 2020 / 16 255 km
Extérieur : Argento Nurburgring
Intérieur : Blu Sterling
499 000 €

Ferrari 812 Superfast
Année : 2018 / 21 800 km
Extérieur : Rosso Anni 70
Intérieur : Nero
333 000 €

Ferrari Roma
Année : 2020 / 19 900 km
Extérieur : Argento Nurburgring
Intérieur : Cuoio
259 000 €

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

Ferrari SF 90 Spider
Année : 2023 / 900 km
Extérieur : Alluminio Opaco
Intérieur : Nero
635 000 €

Ferrari 360 Spider
Année : 2003 / 36 000 km
Extérieur : Rosso Corsa
Intérieur : Nero
90 000 €

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

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

Ferrari
APPROVED

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

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

RICHARD MILLE / 

A Racing Machine On The Wrist