

NUMÉRO 12 | PRINTEMPS 2021

# Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

## BREADVAN

Un hommage moderne



# 250 GT CHÂSSIS COURT

La meilleure GT de tous les temps?



BEL: 9€ • ITALIE: 9€ • LUX: 9€ •  
PORT-CONT 9€ • CH: 14 FS •  
DOM/S: 9.50€ • TOM: 1460 CFP

L 16695 - 12 - F: 7,95 € - RD



## 16M

Explosion  
sensorielle



### DINO 246 GT

Ce qu'il faut savoir  
avant d'acheter la  
première petite Ferrari

### YAN DENES

L'illustrateur  
passionné de Ferrari  
fait parler la poudre

### 212E MONTAGNA

L'histoire de la Ferrari  
qui a le plus dominé  
en sport automobile

### *Calendrier des ventes & événements 2021*

#### VENTE DE PRINTEMPS

/// 21 mars  
Paris

#### RÉTROMOBILE

/// 2-6 juin  
Paris

#### VENTE D'ÉTÉ

/// 27 juin  
Paris

#### TOUR AUTO OPTIC 2000

VENTE OFFICIELLE  
/// 30 août  
Paris, Grand Palais Éphémère

#### VENTE DES JOURNÉES DU PATRIMOINE

/// 18-19 septembre

#### VENTE D'AUTOMNE

/// 12 décembre  
Paris



1995 - Ferrari F355 Challenge

**Contactez-nous pour inscrire votre automobile**

PARIS : +33 (0)6 16 91 42 28 - LYON : +33 (0)4 37 24 24 23 - voitures@aguttes.com

# SOMMAIRE

Printemps 2021



## Bollettino

### 8 24h du Mans

Le grand retour

Et toutes les victoires de Ferrari dans la Sarthe

### 12 News

Iron Dames, 575 GTC Stradale

Toute l'actualité de la marque

### 16 Souvenirs de Scuderia

Philippe Gardette

« Enzo dégageait une force incroyable »

## Reportages

### 20 En couverture

250 GT châssis court

Aussi à l'aise sur la route qu'en compétition : la meilleure des Grand Tourisme ?

### 34 La 250 GT de Moss

Au volant d'une légende

Moss a mené cette 250 GT à la victoire au TT 1961, à nous maintenant de l'essayer !

### 44 Breadvan Hommage

Le retour des carrossiers

Niels van Roij rend un hommage unique à la 250 GT Breadvan

### 52 212E Montagna

La plus grande de toutes ?

L'histoire de la Ferrari la plus dominatrice

### 62 16M

Explosion sensorielle

Un rapport prix/performances imbattable

### 70 CEGGA-Ferrari

Une Testa Rossa très spéciale

La résurrection d'une voiture unique

## La Vita Rossa

### 84 Road Trip

Un coin de Loire en 812 GTS

Un week-end cheveux aux vents



### 96 Yan Denes

Bolides de pastel

L'illustrateur ouvre les portes de son atelier

### 102 Objets de désir

Horlogerie, livres, beaux objets...

Notre sélection pour les amoureux du beau

## Autofficina

### 112 Le spécialiste

Moteur & Sens

Quand la passion réinvente le métier de vendeur automobile

### 116 Ma Ferrari

La 308 Vetoresina de Jérémie

Le Graal de la 308

### 118 Guide d'achat

Dino 246 GT

Tout savoir avant d'acheter le chef-d'œuvre à moteur central



### 126 Marché

En attendant le printemps...

Les blockbusters ne sont pas encore de sortie, mais l'online impressionne

### 130 La Ferrari oubliée

212 Export #0086E

Le bolide qui a multiplié les carrosseries est aussi le premier break de chasse Ferrari

# Edito

## Ferrari dit oui à l'endurance !



L'annonce du grand retour de Ferrari aux 24h du Mans est l'événement majeur de ce début d'année. Que dis-je ? De ce début de siècle, même ! Cinquante ans que la Scuderia n'était pas officiellement présente dans la Sarthe, là où elle a écrit quelques-unes des plus belles pages de sa saga sportive, avec pas moins de 9 victoires au général, dont 6 consécutives, ce qui a été un record jusqu'à la domination totale des Porsche 956 et 962 dans les années 80, puis des Audi au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Cinquante ans qu'aucune Ferrari n'a sérieusement joué la gagne aux 24h du Mans, ce qui n'a pas empêché les bolides de Maranello d'y briller récemment : depuis 2008, ils ont remporté à huit reprises des victoires de classe en GT.

Je vais vous faire un aveu : si je ne rechigne pas à observer les courses de GT, au Mans, j'ai du mal à me passionner pour autre chose que la victoire au général.

Franchir en premier la ligne d'arrivée des 24h du Mans, c'est s'assurer à tout jamais une place au panthéon du sport automobile. Certaines années, la lutte est pourtant plus acharnée dans les catégories inférieures, mais l'histoire ne retient que le grand vainqueur. Tiens, vous souvenez-vous qu'en 1998, l'année où une Porsche engagée par l'usine avait enfin renoué avec la victoire (la 911 GT1), Ferrari remportait la catégorie LMP1 avec la 333 SP du team Doyle-Risi racing ? Ferrari vainqueur en LMP1 ? Oui, mais c'était à une modeste 8<sup>e</sup> place au général, devant seulement deux Courage survivantes.

La nouvelle réglementation LMH du WEC arrive à la rescousse d'une catégorie reine LMP1 rendue moribonde par l'explosion des coûts induite par les motorisations hybrides. Et si elle arrive à tenir toutes ses promesses, l'avenir s'annonce palpitant. Pas moins de cinq grands constructeurs ont déjà annoncé leur participation pour 2023, sans compter des artisans de génie tels que Glickenhaus. C'est autant que pour la course de 1999, que l'on avait surnommée « l'édition du siècle ». Alléchant, non ?

**Yan-Alexandre Damasiewicz**  
Rédacteur en chef

*Vous souvenez-vous qu'en 1998, Ferrari avait remporté la catégorie LMP1 aux 24h du Mans ?*

**Pour vous abonner, rendez-vous en page 129**

## Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

### ÉDITEUR

Enzo est une publication coéditée par NG Presse, RCS Lyon 494 501 430, SARL au capital de 130 000 euros.

67 chemin de Crépieux - Bâtiment B  
69300 Caluire et Cuire  
E-mail : [courrier@enzomagazine.fr](mailto:courrier@enzomagazine.fr)

N°ISSN : en cours

Distribution : MLP

### RÉDACTION

Directeur de la publication

**Nicolas Gourdol**

Rédacteur en chef

**Yan-Alexandre Damasiewicz**

Secrétaire de rédaction **Eric Cowez**

Directeur artistique **José Vilela**

Chef de fabrication **José Vilela**

Contributeurs

**John Barker, Andrew Frankel, Stéphane Geffray, Robert Louis Momine, James Page, Cédric Pinatel, Gautier Rossignol, Peter Tomalin, Glen Waddington**

Photographes

**Stephan Bauer, Mathieu Bonnevie, Gus Gregory, Malcolm Griffiths, Denis Meunier, Mark Raybione, Reverendpixel**

Illustrateur édito **Rémi Jacquinot**

### ABONNEMENTS

E-mail : [abonnements@enzomagazine.fr](mailto: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](mailto:regie@ngpresse.fr)

### SERVICE DES VENTES

MLP

[legendre@mlp.fr](mailto:legendre@mlp.fr)

Imprimé en France (Offset) par l'Imprimerie Mordacq, Rue de Constantinople, 62120 Aire-sur-la-Lys.

Enzo est un magazine indépendant coédité par Dennis Publishing Ltd 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.

## NG PRESSE



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

Octane is published under license of Dennis Publishing Limited, United Kingdom. All rights in the licensed material belong to either Dennis Publishing or Felix Dennis and may not be reproduced, whether in whole or in part, without their prior written consent. Octane is a registered trademark of Felix Dennis.





## CONCESSIONNAIRES OFFICIELS FERRARI. LA VALEUR DE L'EXCLUSIVITÉ

Le rêve de posséder une Ferrari ne peut se réaliser que chez un concessionnaire officiel Ferrari. Venez découvrir la nouvelle Ferrari Roma, le tout nouveau coupé 2+ à moteur central avant qui associe les performances et la maniabilité sans égal du Prancing Horse.

Choisissez la sécurité et l'exclusivité que seule Ferrari peut garantir.

Paris  
**Charles Pozzi**  
Tél : 01 47 39 96 50  
contact@charles-pozzi.fr

Monaco  
**Scuderia Monte-Carlo**  
Tél : (+377) 97 97 38 38  
info@scuderia-montecarlo.com

Le Mans  
**Charles Pozzi Le Mans**  
SAV uniquement  
Tél : 02 43 14 62 70  
contact.lemans@charles-pozzi.fr

La Roche sur Yon  
**Trident SA**  
SAV uniquement  
Tél : 02 51 24 43 85  
contact@guenant-trident.com

Lyon  
**Gauduel**  
Tél : 04 78 35 14 00  
Info.fm@gauduel.fr

Cannes  
**SF Côte d'Azur**  
Tél : 04 22 78 78 70  
accueil@sfca-cannes.fr

Monaco  
**Monaco Motors**  
SAV uniquement  
Tél : +377 97 97 88 00  
a.mas@ets-cavallari.mc

Bezons  
**Lecoq Paris**  
SAV et Carrosserie Officielle  
uniquement - Tél : 01 34 11 34 11  
carrosserie@lecoq-paris.com

Toulouse  
**Modena Sport**  
Tél : 05 61 54 14 14  
alincetto@modena-sport.fr

Mulhouse  
**SF Grand Est**  
Tél : 03 89 31 19 19  
info@sfge-mulhouse.fr

Strasbourg  
**SF Grand Est**  
SAV uniquement  
Tél : 03 88 81 26 12  
info@sfge-mulhouse.fr

Mandelieu  
**Lecoq Riviera**  
Carrosserie Officielle uniquement  
Tél : 04 22 46 02 02  
carrosserie@lecoq-riviera.com

Bordeaux  
**Palau**  
Tél : 05 57 92 01 92  
ferraribordeaux@groupe-palau.com

Résultats de consommation de carburant et de CO<sub>2</sub> pour la Ferrari Roma en mpg (L/100 km) : entre 29,1 (9,7) et 15,9 (17,8). Émissions de CO<sub>2</sub> : entre 220 et 404 g/km. Les chiffres ne sont indiqués qu'à des fins de comparaison. Ne comparez les résultats de consommation de carburant et de CO<sub>2</sub> qu'avec d'autres voitures testées selon les mêmes procédures techniques. Il est possible que ces chiffres ne reflètent pas les résultats obtenus en conditions de conduite réelles car celles-ci dépendent d'un certain nombre de facteurs, notamment les accessoires installés (après l'immatriculation), les conditions météorologiques, le style de conduite et le chargement du véhicule.



**Ferrari.com**

Amalgam  
collection

# LES PLUS BEAUX MODÈLES AUTOMOBILES À L'ÉCHELLE

PIÈCES UNIQUES - SUR MESURE - ÉDITIONS LIMITÉES

À GRANDE ÉCHELLE 1:18 1:8 1:5 1:4

CLASSIQUE HISTORIQUE MODERNE



*Amalgam Collection est considéré comme le meilleur fabricant au monde de modèles automobiles à l'échelle. Ils font partie intégrante de La Famiglia Ferrari depuis plus de 20 ans. À l'échelle 1:8, ils ont modélisé toutes les Ferrari GT depuis la F430, toutes les FI depuis la F300 et bon nombre de Ferrari classiques de route et de course les plus emblématiques. Leur service sur mesure offre une réplique parfaite de votre voiture au 1:8, y compris les détails les plus infimes de spécifications intérieures.*

*Chez Amalgam, la collection croissante de modèles au 1:18 remarquablement détaillés de Ferrari emblématiques de tous types reflète parfaitement la qualité des modèles ultimes au 1:8 qui ont fait la renommée mondiale de l'entreprise.*

# BOLLETTINO

Après 50 ans d'absence, la Scuderia revient au Mans! **Page 8**  
Les Iron Dames font leur show **Page 12** 575 GTC Stradale: il fallait l'inventer! **Page 14**  
Philippe Gardette « Enzo Ferrari dégageait une force incroyable » **Page 16**





# De retour au Mans!

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

50 ANS APRÈS AVOIR ABANDONNÉ LA LUTTE POUR LA VICTOIRE AU GÉNÉRAL DES 24H DU MANS, LA SCUDERIA FERRARI ANNONCE SON GRAND RETOUR DANS L'ÉPREUVE REINE DE L'ENDURANCE.

50 ans que les amateurs de sport automobiles attendent ce retour: la dernière fois que la Scuderia Ferrari a engagé des voitures dans la catégorie reine des 24h du Mans remonte à 1973, avec les 312PB. L'équipe sera de retour en 2023 dans la nouvelle catégorie Le Mans Hybride (LMH), qui sera inaugurée cette année. Rappelons que les nouvelles règles de l'ACO et du WEC prévoient deux catégories de voitures aux performances équivalentes, mais aux philosophies très différentes. D'un côté les LMH, des prototypes dérivés de voitures homologuées à 20 exemplaires pour la route, sans limite de coûts ni de restriction en termes de carrosserie, de l'autre le LMdH (à partir de 2022), aux coûts moins importants, qui s'appuie sur un châssis type LMP2 fourni par un équipementier (Oreca, Ligier, Dallara ou Multimatic), une transmission commune et une mécanique hybride obligatoire.





*« Nous assistons à l'écriture d'une page d'histoire et, dans quelques années, la grille de départ du WEC devrait être la plus solide jamais enregistrée »*

Richard Mille, Président de la Commission Endurance du WEC

---

## **Les 9 victoires de Ferrari aux 24h du Mans**

---



### **1948, 166 MM**

En 1948, un an à peine après la création de l'entreprise, deux Ferrari participent pour la première fois aux 24h du Mans. Deux 166 MM sont engagées dans l'épreuve, une par le Français J.A. Plisson, pilotée par Jean Lucas et Pierre-Louis Dreyfus (elle abandonnera au 53<sup>e</sup> tour), et une autre par le Britannique Lord Selsdon, qui en partageait le volant avec Luigi Chinetti (celui-ci avait déjà remporté Le Mans à deux reprises avant la guerre et lui avait vendu la voiture). Ce châssis, 0008M, avait déjà remporté les Mille Miglia pour la Scuderia Ferrari deux mois plus tôt, et il se raconte que Selsdon s'est fait tellement peur à son volant que Chinetti l'a pilotée durant quasiment 24 heures... pour remporter la course, avec un tour d'avance sur la Delage qui a fini deuxième. Pas mal pour une première fois!

Ferrari rejoindra donc Toyota, Glickenhaus, ByKolles (présent dès cette année) et Peugeot (2022) en LMH, alors qu'Audi et Porsche s'engageront en LMdH en 2023. Voilà qui promet une grille de départ spectaculaire pour le centenaire des 24h! Après avoir remporté neuf victoires aux 24h du Mans, dont six consécutives entre 1960 et 1965, mais aussi 12 titres en Championnat du Monde de Voitures de sport (l'ancêtre du WEC), Ferrari avait mis un terme à son double engagement en endurance et en Formule 1 à la fin de la saison 1973 pour se consacrer uniquement à cette dernière. La raison de ce retour est à chercher dans le plafonnement des dépenses imposées en Formule 1 à partir de 2021 (120 millions d'euros par écurie), obligeant Ferrari à s'engager dans une

seconde discipline pour ne pas avoir à se séparer de certains de ses ingénieurs. La piste de la fourniture de moteurs en Indycar a un temps été envisagée, mais c'est finalement l'endurance qui a été retenue.

Un engagement en LMH est tout à fait logique et augure de la présentation, dans les deux années à venir, d'une nouvelle Ferrari de route directement liée à la compétition, un type de voitures qui a fait la renommée du constructeur et inédit à Maranello depuis la 288 GTO. Et aussi, peut-être, du retour d'une époque où les pilotes de F1 faisaient le pont entre monoplaces et voitures de sport: Charles Leclerc a déjà annoncé être intéressé par une participation au Mans. Le plus difficile, pour nous, sera donc d'attendre jusqu'en 2023!



### 1954, 375 Plus

La Scuderia Ferrari s'engage officiellement au Mans pour la première fois en 1952, mais il faut attendre 1954 qu'une Ferrari remporte de nouveau les 24h dans un duel à couteaux tirés, opposant les puissantes 375 Plus aux nouvelles Jaguar Type D sous une pluie diluvienne. Juan Froilán González (qui n'a ni mangé ni dormi du week-end) et Maurice Trintignant s'imposent finalement à un tour de la Jaguar de Hamilton et de Duncan, qui ont passé quelques minutes de plus aux stands.



### 1958, 250 TR58

15 heures de pluie, dont trois torrentielles, ont marqué l'une des éditions des 24h les plus difficiles de l'histoire, où toutes les Jaguar et Aston d'usine ont abandonné. Phil Hill a raconté qu'il s'asseyait sur sa sacoche à outils pour pouvoir regarder par-dessus le pare-brise de sa 250 TR, et écoutait les rétrogradages des autres voitures pour savoir quand il arrivait à la fin des Hunaudières! Une stratégie qui a donné à la Testa Rossa (partagée avec Olivier Gendebien), sa première victoire au Mans.



### 1962, 330 TRI/LM

18 Ferrari au départ, un record! Mais face à la seule 330 TRI, il y avait trois Maserati Tipo 151, plus rapides en ligne droite, mais plus lentes en courbe... (et, au final, sur un tour complet). À la mi-course, celles-ci avaient toutes abandonné, trahies par leur fiabilité, et seule la 246 SP des frères Rodríguez menaçait la 330 TRI d'Olivier Gendebien et de Phil Hill. Quand la SP abandonna à son tour à la 14<sup>e</sup> heure, la TRI put ralentir et, évitant de justesse un accident, finir la course en tête loin devant deux 250 GTO.



### 1963, 250 P

Ferrari passait au moteur central avec sa 250 P: trois exemplaires étaient engagés, aux côtés de trois nouvelles 330 LMB à moteur avant et d'une opposition clairsemée. Une armada qui permettra de lutter contre de nombreux problèmes de fiabilité: après avoir mené pendant 15 heures, la 250 P de Surtees/Mairesse partit en flammes et céda la victoire à celle de Scarfiotti/Bandini, avec 16 tours d'avance! Six Ferrari occupent les six premières places, une 250 GTO grimant sur la deuxième marche du podium.

## Ils ont dit

« En plus de 70 ans de courses sur les pistes du monde entier, nous avons mené nos voitures de sport à la victoire en explorant des solutions technologiques de pointe: des innovations qui naissent de la piste et qui rendent extraordinaires toutes les voitures de route produites à Maranello. Avec le nouveau programme Hypercar du Mans, Ferrari affirme une fois de plus son engagement sportif et sa détermination à être un protagoniste des grands événements mondiaux du sport auto. »

**John Elkann,**  
Président de Ferrari

« Cette annonce confirme l'engagement de Ferrari en courses d'endurance et complète un parcours commencé en 2006 lorsque nous avons repris cette activité, qui nous a ensuite conduits à créer les Competizioni GT. Depuis lors, nous avons ramené nos voitures sur la voie de la victoire, comme en témoignent nos titres mondiaux et nos victoires aux 24h du Mans. L'annonce de notre retour dans la classe supérieure du WEC est la récompense de notre travail acharné ces dernières années. »

**Antonello Coletta,**  
Directeur de Ferrari Attività Sportive GT

« L'annonce de l'engagement de Ferrari dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA avec une voiture Le Mans Hypercar à partir de 2023 est une excellente nouvelle pour la FIA, l'ACO et le monde du sport automobile en général. Je crois au concept d'Hypercars adaptées à la route participant au FIA WEC et aux 24h du Mans. J'ai hâte de voir cette marque légendaire se lancer dans cet ambitieux projet. »

**Jean Todt,**  
Président de la FIA



## 1960, 250 TR59/60

Une armada de 5 Testa Rossa affrontait 2 Aston DBR1/300 privées, une Type D de l'écurie Écosse et 2 Maserati Tipo 161. L'installation obligatoire de nouveaux pare-brise agrandis faussa les calculs de consommation, et 2 Ferrari abandonnèrent sur panne sèche au 22<sup>e</sup> tour, alors que Gendebien put ramper jusqu'aux stands. Mais au final, c'est la fiabilité des TR qui lui fit remporter le doublé: Gendebien/Frère vainqueurs, la TR59 du NART en photo ici, deuxième, devant la seule Aston survivante et quatre 250 GT SWB.



## 1961, 250 TRI/61

La seule rivalité qui a existé sur la piste du Mans en 1961 était celle qui a opposé les 3 Ferrari d'usine à celle du NART. La 246SP de la Scuderia était la plus rapide, mais les 24h ne se gagnent pas sur le papier et cette dernière a abandonné sur panne sèche, laissant le champ libre aux TR. Quand celle du NART perdit son moteur dans une folle tentative de remontée, la course était pliée et Olivier Gendebien et Phil Hill remportèrent la victoire devant Mairesse/Parkes et la 250 GT SWB engagée par Pierre Noblet. Triplé Ferrari!



## 1964, 275 P

Le début d'une nouvelle ère: face aux 12 Ferrari engagées, Ford a envoyé trois de ses nouvelles GT40, avec l'ambition de botter les fesses d'Enzo. Celui-ci a fait développer la 250 P qui est devenue 275 P et a lancé un nouveau modèle, la 330 P, pour faire face à la menace représentée par les puissantes Américaines. Menace qui s'évanouira vite avec l'abandon des trois Ford, les Ferrari ne quittant pas les trois premières places, la victoire allant à la 275 P de Vacarella/Guichet, battant le record de distance à 349 tours.



## 1965, 250 LM

Deux 330 P2 d'usine et deux 365 P2 privées (plus une 275 P2 d'usine) face à six Ford GT40 et MkII: un duel de titans? Pas vraiment: à la 7<sup>e</sup> heure, il n'y avait plus aucune Ford en course... Mais la Scuderia n'en a pas profité: les P2 sont éliminées les unes après les autres à cause de problèmes de freins et c'est la modeste 250 LM du NART, pilotée par Gregory et Rindt (et peut-être aussi par Ed Hugus) qui s'imposa devant une autre 250 LM et une 275 GTB privées. Un triplé surprise qui marque la dernière victoire de Ferrari au Mans.

« C'est un grand jour pour les courses d'endurance: Ferrari revient au plus haut niveau, aux 24h du Mans et au WEC. Le peloton des Hypercars promet des batailles épiques. Aux côtés de Ferrari, en 2023, de nombreux constructeurs qui nous ont déjà rejoints ne manqueront pas de mettre tout en œuvre pour remporter la course l'année de son centenaire. C'est une excellente nouvelle pour une discipline dont les règles constituent une base solide sur laquelle construire un avenir radieux. »

**Pierre Fillon,**  
Président de l'Automobile Club de l'Ouest

« Nous avons pris beaucoup de risques en développant le concept de LMH, et beaucoup d'efforts ont été consacrés à la définition des règlements afin de permettre différentes philosophies en termes d'approches techniques et d'esthétique des voitures. Aujourd'hui, nous pouvons être satisfaits des résultats obtenus, Ferrari ayant rejoint d'autres marques renommées. [...] Bien qu'il reste encore beaucoup de travail à faire, nous assistons déjà à l'écriture d'une page d'histoire. »

**Richard Mille,**  
Pdt. de la Commission endurance de la FIA

« La nouvelle que Ferrari va rejoindre la nouvelle catégorie des Hypercars est tout simplement incroyable. Ce qui est encore plus incroyable, c'est que Ferrari rejoindra au moins cinq autres constructeurs pour concourir dans la catégorie supérieure du WEC à partir de 2023: le décor est planté pour une période inoubliable dans l'histoire des courses d'endurance. [...] Ferrari est une marque prestigieuse qui est synonyme d'Hypercars et je ne doute donc pas qu'elles seront extrêmement compétitives. »

**Frédéric Lequien,**  
PDG du WEC



**Sens horaire, en partant du haut**  
Les Iron Dames, Manuela Gostner, Rahel Frey et Michelle Gattling (de gauche à droite) et leur 488 GTE. Avec Deborah Meyer (à gauche), après leur deuxième place au Castellet. Aux 24h du Mans.

# Les Iron Dames font leur show

L'AVENTURE DES DAMES DE FER ENGAGÉES EN ELMS A DONNÉ NAISSANCE À UNE WEB SÉRIE À DÉCOUVRIR TOUT DE SUITE!

TEXTE MAX ROSENFELD | PHOTOS IRON LYNX

Deux ans déjà que le team Ferrari 100 % féminin des Iron Dames, créé et dirigé par Deborah Mayer, arpente les circuits d'Europe avec une certaine réussite. Engagées en European Le Mans Series et en GTE AM aux 24 Heures du Mans, Manuela Gostner, Rahel Frey et Michelle Gattling ont montré qu'elles avaient les armes pour se battre au plus haut niveau et faire de ce team un projet pérenne et ambitieux. Après une honorable 9<sup>e</sup> place aux 24 Heures du Mans et une frustrante 4<sup>e</sup> place au championnat en ELMS,

le team supporté par la commission Women In Motorsport de la FIA repartira plus fort en 2021 avec l'arrivée de la pilote de Nascar et d'Indycar Katherine Legge pour le championnat ELMS, ainsi qu'un engagement élargi au Ferrari Challenge mais surtout à la saison régulière du WEC. En attendant ce nouveau chapitre, l'équipe fait l'objet d'une Web série de six épisodes retraçant une saison 2020 atypique et pleine de challenges. Des mécanos aux pilotes, ce format

se penche sur les coulisses et les personnes qui constituent l'aventure Iron Lynx (l'écurie principale dirigée par Andrea Piccini) et Iron Dames. Un focus sur chaque course avec des hauts, des bas mais surtout une passion brûlante pour la compétition. Une série bien réalisée à regarder sans modération avant la reprise d'une saison d'endurance qui semble encore fort lointaine. **1**

*Iron Dames - Racing Beyond Limits, à découvrir sur YouTube.*

# Allianz



[www.jassuremagt.fr](http://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](http://www.jassuremaGT.fr)**



## Et si tu n'existais pas...

NI UNE VRAIE VOITURE DE COURSE NI UNE AUTHENTIQUE SPORTIVE ROUTIÈRE, MAIS LA RÉINCARNATION DE L'ESPRIT DES STRADALE.

TEXTE CÉDRIC PINATEL | PHOTOS NOËL VAN BILSEN

La Ferrari 575 GTC n'a pas laissé un souvenir impérissable dans les livres d'histoire du sport automobile. Conçue par le département Corse Clienti de la marque au cheval cabré pour la saison 2003, elle devait battre la fameuse 550 Maranello privée de Prodrive qui régnait alors en maître sur le GT mondial. Mais contrairement à la Ferrari anglaise, la 575 de course 100 % italienne n'a jamais réussi à se garnir un beau palmarès de course. Il s'agit malgré tout de la dernière Ferrari de course officielle à moteur V12, si l'on met de côté la Maserati MC12 née autour d'un châssis d'Enzo. Alors, les Néerlandais de Classic Youngtimers Consultancy ont voulu en faire une machine homologuée pour la route, comme au bon vieux temps de la 250 GTO. Pour cela, il a fallu un peu tricher: exemplaire unique, leur 575 GTC « Stradale » repose sur une base de 575 M de série, glissée dans une

carrosserie élargie de 575 GTC avec ses panneaux en fibre de carbone et ses vitres en polycarbonate. L'aileron arrière, les jantes O.Z à écrou central et les pneus Michelin de course complètent la panoplie de voiture de course échappée des circuits. Il semblerait que cette 575 GTC « hybride » conserve le V12 du modèle routier, avec ses 515 ch d'origine. Mais il respire désormais avec un échappement libéré, dont les tubulures latérales respectent l'architecture de la 575 GTC de course. Cette 575 GTC Stradale unique au monde affiche tout de même 46 000 km au compteur et possède de vraies plaques d'immatriculation. Elle peut devenir vôtre, à condition de déboursier 235 950 euros, soit le prix d'une F8 Tributo neuve de 720 ch. Rien que pour les *side pipes* du V12 dépourvues de silencieux, cela vaut sans doute le coup. ❶





# SPÉCIALISTE FERRARI

  
**ACHAT  
 VENTE AUTOS**

**PARIS  
 DEAUVILLE**

  
**ENTRETIEN  
 RÉPARATION**

[WWW.DINOSPORT-AUTO.COM](http://WWW.DINOSPORT-AUTO.COM)



*Dino Sport*

163 RUE CASIMIR PÉRIER  
 95870 BEZONS

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

TEL: **06.26.76.26.91**

# Philippe Gardette

*En 1975, Philippe Gardette est un jeune mécanicien de 21 ans qui rêve d'ouvrir un garage à Clermont-Ferrand. Il est alors bien loin d'imaginer qu'il sera plus tard l'un des premiers spécialistes Ferrari de France. Mais un jour, son destin va basculer.*

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANE GEFFRAY

« À cette époque-là, je bossais comme un fou! » se souvient Philippe Gardette: « Toute la journée, je travaillais au garage de Lionel Gavard, à Clermont. Mais le soir et le week-end, je travaillais aussi (bénévolement, bien sûr!) sur les GC, des Formule Renault que construisaient Bernard Clergue et Paul Gal, qui travaillaient par ailleurs chez Michelin. Daniel Schwaller, le pilote de l'une des GC, avait une petite amie magnifique. Elle était de Rouen et s'appelait Mauricette Morin, mais tout le monde l'appelait Mimie. À cette époque, la finale des championnats de Formule Renault se déroulait en Italie, à Imola. Nous comptions bien y aller, et c'est alors que Mimie dit: « Je vous y emmène! Et on en profitera pour visiter l'usine Ferrari, je connais quelqu'un là-bas ». Ferrari? Pour moi, petit mécano auvergnat, c'était un rêve inaccessible. À 12 ou 13 ans, j'avais envoyé des dessins à Ferrari, et l'usine m'avait gentiment répondu. Chez Gavard, j'avais croisé quelquefois Patrick Depailler, qui roulait en Ferrari, mais c'était tout. Donc, la proposition de Mimie, je n'y croyais pas trop. Et pourtant, le jour venu, elle était là! Et, à ma grande surprise, elle était venue de Rouen au volant d'une Peugeot 604 flamboyante neuve, ce qui était complètement inattendu: en 1975, une très jolie jeune femme au volant du haut de gamme français... Bref, nous prenons la route, et de Clermont à Imola, il y a quand même près de 900 kilomètres! En chemin, Mimie finit par m'expliquer que son père est le concessionnaire Peugeot de Rouen, et que la 604 est son véhicule de démonstration. Mais Ferrari? Comment va-t-elle nous faire visiter l'usine? De fil en aiguille, elle m'annonce que son père accueillait la Scuderia à l'époque où le Grand Prix de France avait lieu sur le circuit des Essarts, et que le « quelqu'un » qu'elle connaît là-bas s'appelle Franco Gozzi. »



**« Je sais bien que je n'étais qu'un gamin, mais il dégageait une force incroyable. Comme une aura... »**

« Franco Gozzi, c'était le directeur sportif de la Scuderia, et surtout l'homme de confiance d'Enzo Ferrari, son bras droit. Rien que ça! Bref, nous arrivons à Imola, les finales se passent, et franchement je ne m'en souviens pas parce que j'avais la tête ailleurs. Le lundi, Paul Gal, Mimie et moi, nous partons pour Maranello, qui n'est qu'à une centaine de kilomètres d'Imola. Là, un interprète nous attendait, et nous a fait faire un tour détaillé de l'usine. Pour moi qui étais déjà fou de belles mécaniques, visiter l'usinage, la fonderie, c'était fabuleux! À la fin de la visite, je prends mon courage à deux mains et je demande à l'interprète comment on fait pour apprendre à travailler sur les Ferrari. Il m'explique alors qu'à l'usine, on apprend à fabriquer les voitures, mais pas à les réparer, et que pour cela il faut s'adresser à l'importateur, Charles Pozzi. Je n'avais jamais entendu ce nom-là! Mais je n'étais pas au bout de mes surprises... En effet, Mimie ne voulait pas partir sans avoir salué Franco Gozzi, mais celui-ci était allé déjeuner. Donc, on attend un peu. Et, soudain, Mimie le voit arriver, en compagnie d'un monsieur un peu âgé, avec des lunettes noires... Et ma Mimie qui saute au cou de Franco Gozzi, qui avait l'air ravi de la voir, et qui fait la bise à Monsieur Ferrari! Gozzi se tourne vers Gal et moi, nous serre la main, et nous présente. Et le Commandatore nous serre la main! Je sais bien que je n'étais qu'un gamin, mais il dégageait une force incroyable. Comme une aura... Gal était aussi ému que moi, d'ailleurs. Après, plus rien n'a été comme avant. Mimie m'avait entendu parler avec l'interprète. Pendant six mois, elle m'a harcelé pour que j'écrive à Pozzi. J'ai fini par le faire. Un an et demi après ma visite à Maranello, j'étais embauché. Après, c'est une autre histoire qui commence, mais ce jour de 1975 est certainement le jour le plus important de ma vie! »

« Franco Gozzi, c'était le directeur sportif de la Scuderia, et surtout l'homme de confiance d'Enzo Ferrari, son bras droit. Rien que ça! Bref, nous arrivons à Imola, les finales se passent, et franchement je ne m'en souviens pas parce que j'avais la tête ailleurs. Le lundi, Paul Gal, Mimie et moi, nous partons pour Maranello, qui n'est qu'à une centaine de kilomètres d'Imola. Là, un interprète nous attendait, et nous a fait faire un tour détaillé de l'usine. Pour moi qui étais déjà fou de belles mécaniques, visiter l'usinage, la fonderie, c'était fabuleux! À la fin de la visite, je prends mon courage à deux mains et je demande à l'interprète comment on fait pour apprendre à travailler sur les Ferrari. Il m'explique alors qu'à l'usine, on apprend à fabriquer les voitures, mais pas à les réparer, et que pour cela il faut s'adresser à l'importateur, Charles Pozzi. Je n'avais jamais entendu ce nom-là! Mais je n'étais pas au bout de mes surprises... En effet, Mimie ne voulait pas partir sans avoir salué Franco Gozzi, mais celui-ci était allé déjeuner. Donc, on attend un peu. Et, soudain, Mimie le voit arriver, en compagnie d'un monsieur un peu âgé, avec des lunettes noires... Et ma Mimie qui saute au cou de Franco Gozzi, qui avait l'air ravi de la voir, et qui fait la bise à Monsieur Ferrari! Gozzi se tourne vers Gal et moi, nous serre la main, et nous présente. Et le Commandatore nous serre la main! Je sais bien que je n'étais qu'un gamin, mais il dégageait une force incroyable. Comme une aura... Gal était aussi ému que moi, d'ailleurs. Après, plus rien n'a été comme avant. Mimie m'avait entendu parler avec l'interprète. Pendant six mois, elle m'a harcelé pour que j'écrive à Pozzi. J'ai fini par le faire. Un an et demi après ma visite à Maranello, j'étais embauché. Après, c'est une autre histoire qui commence, mais ce jour de 1975 est certainement le jour le plus important de ma vie! »



CRÉATEUR DE GARAGES SUR-MESURE



AVANT TRAVAUX

**CAREA-DESIGN**  
UN GARAGE A VOTRE IMAGE

- Une prestation clés en main
- Une identité visuelle unique
- Des matières nobles
- Bureau d'études 3D
- Toutes marques de voitures



[WWW.CAREA-DESIGN.FR](http://WWW.CAREA-DESIGN.FR)

TÉL : +33(0)9 77 61 01 46 - [INFO@CAREA-DESIGN.FR](mailto:INFO@CAREA-DESIGN.FR)



*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.*

Fernand BACHMANN  
30, rue Gustave Courbet  
75116 Paris - France  
+33 1 45 53 37 28

boutique en ligne sur  
[www.fernandbachmann.com](http://www.fernandbachmann.com)  
#fernandbachmann



SCAN ME

# REPORTAGES

**EN COUVERTURE** 250 GT châssis court: la plus grande des GT? **Page 20**

Au volant de la 250 GT de Stirling Moss **Page 34** Breadvan Hommage: le break de chasse revu par Niels van Roij **Page 44**  
212E Montagna, la Ferrari la plus dominatrice de l'histoire **Page 52** Explosion sensorielle en 16M **Page 62**

Le retour de la CEGGA-Ferrari, une Testa Rossa pas comme les autres **Page 70**





# POUR LES PILOTES ET LES PLAY-BOYS

Peu de voitures mêlent autant beauté, potentiel en course et capacités sur route que la 250 GT châssis court. James Page raconte l'histoire d'un exemplaire dont la vie reflète cette alchimie.

PHOTOS STEPHAN BAUER POUR AUXIETRE & SCHMIDT  
PHOTOS D'ARCHIVE AVEC LA PERMISSION DE DANIEL SIEBENMANN

# G

ordon Murray regrette qu'après sa victoire aux 24h du Mans 1995, la McLaren F1 GTR ne soit pas rentrée en Angleterre par la route. À l'origine, il était contre l'idée que la voiture qu'il a conçue soit transformée en un modèle de course, mais il n'en fut pas moins le témoin de son succès

lors des débuts du constructeur au Mans. Trois autres GTR ont passé la ligne d'arrivée aux troisième, quatrième et cinquième positions, et elles ont également contribué à relancer une nouvelle ère des courses de GT, avant d'être rejointes par Porsche et Mercedes-Benz.

Si en 1995, revenir à Woking au volant d'une voiture qui a remporté Le Mans aurait été un grand coup publicitaire, au début des années 60, personne n'aurait prêté attention à pareil périple. À l'époque, il était tout à fait normal pour une voiture de se rendre sur une course et d'en revenir par la route. L'Écurie Francorchamps est connue pour être rentrée du Mans en 1963 après un arrêt de nuit à Pigalle avec ses GTO portant encore les stigmates de l'épreuve. C'était l'âge d'or des courses de GT, une époque où les voitures pouvaient réellement être utilisées sur la route tout en courant au plus haut niveau. Et la Ferrari 250 GT était de loin la plus polyvalente du lot.

Les *berlinetta* de compétition de Maranello ont dominé cette période et font aujourd'hui partie des Ferrari les plus recherchées. De 1956 à 1959, la 250 GT assemblée par Scaglietti combinait le châssis Type 509 d'un empattement de 2600 mm avec le V12 Colombo « bloc court ». Cette voiture a connu un tel succès au Tour de France qu'elle hérita, de façon non officielle, du nom de l'épreuve.

L'introduction de la 250 GT de 1960 fut l'étape suivante. Une version subtilement restylée de la carrosserie Pinin Farina vue pour la première fois sur le modèle « Interim » de 1959 était associée au châssis Type 539 plus compact. Avec un empattement réduit à 2400 mm, celui-ci a fait connaître ce modèle sous le nom de « *Passocorto* », ou châssis court. Proposée aussi bien sous la forme Lusso, à la carrosserie en acier, qu'en version Competizione, à carrosserie en aluminium dépouillée, elle a été améliorée en 1960 et en 1961, avec pour point culminant les voitures « SEFAC hot rod » qui associaient un développement unique du châssis Type 539/61 Comp avec une carrosserie aux panneaux plus fins et un moteur plus puissant. Durant ces deux saisons, le Tour de France et le Tourist Trophy ont été remportés par une châssis court. En 1961, le modèle est arrivé en tête de la catégorie GT au Mans, à Sebring et au Nürburgring, et a remporté le classement général des 1000 km de Paris aux mains de Pedro et de Ricardo Rodriguez.

La châssis court était l'arme parfaite pour les champions des équipes soutenues par l'usine, mais aussi pour les gentlemen drivers. Parmi eux, il y avait l'amateur suisse Daniel Siebenmann qui n'avait pas trente ans quand il a acheté le châssis n° 2563 GT (la voiture de nos pages) en 1962. Siebenmann était un reporter et un photographe qui couvrait les Grand-Prix européens, et il avait auparavant couru avec une Alfa Romeo Sprint Zagato qui portait l'immatriculation BE 74827.





**Sens horaire, à partir de ci-dessous**

La châssis court a l'air exquise, et pourtant elle était redoutable sur circuits. La planche de bord est minimaliste, sans gadgets pour distraire le pilote. L'habitacle comprend des baquets caractéristiques et des garnitures à point diamant.







## Il l'utilisait pour se rendre en vacances à Juan-les-Pins, ou à Gstaad en hiver, après avoir monté des pneus neige

Ce numéro fut ensuite installé sur la châssis court, qui avait été achetée neuve le 15 mai 1961 à un Italien nommé A. Demetriadi. C'était une Lusso à carrosserie acier, mais elle était équipée des trois carburateurs Weber 40 DCL6 standard des modèles Competizione, et elle est devenue ensuite la voiture de tous les jours de Siebenmann. Il l'utilisait pour se rendre en vacances à Juan-les-Pins, ou à Gstaad en hiver, non sans avoir monté des pneus neige auparavant.

Il a également couru avec, souvent sous la bannière de l'Écurie Biennoise, du nom de la ville de Biemme, sur les rives du Lac Biel. L'équipe était composée de pilotes suisses qui utilisaient des voitures disparates, mais qui se regroupaient pour faciliter les engagements et mettre en commun leurs ressources. Il existe des photos de 2563 GT tournant à Monza, mais sans numéros de course: elles n'ont pas été prises lors d'une épreuve officielle, mais lors d'une journée d'essais de l'Écurie Biennoise.

Siebenmann a toutefois participé à trois événements majeurs avec la châssis court en 1963, dont deux comptant pour le Championnat International des Constructeurs de GT. Cette série est passée de 15 manches en 1962 à pas moins de 22 l'année suivante, avec l'ajout non seulement de circuits supplémentaires, mais aussi de courses de côte et de rallyes. L'intention était de proposer la démonstration la plus complète possible de ces voitures de grand tourisme au cours de la saison.

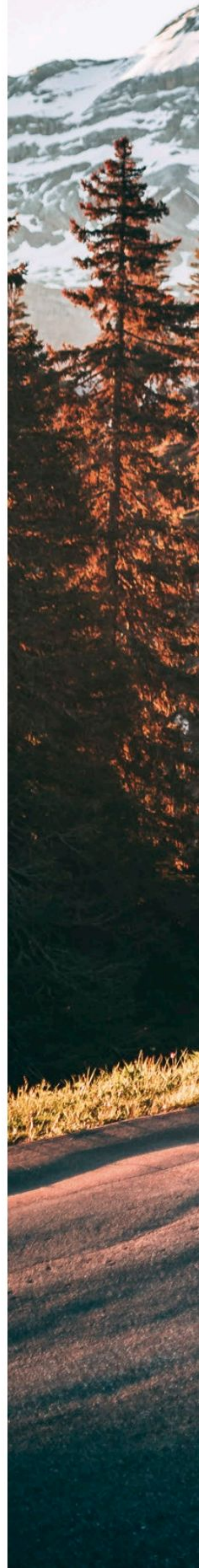
La première des épreuves auxquelles Siebenmann a participé avec 2563 GT était les Trophées d'Auvergne, le 7 juillet. La course de trois heures était disputée sur le difficile circuit de Charade et elle attirait une sérieuse concurrence menée par le pilote d'usine Ferrari Lorenzo Bandini, à bord d'une 250 TRI/61 de la Scuderia SSS Repubblica di Venezia. Carlo Maria Abate et David Piper étaient au volant de GTO, Lucien Bianchi d'une Maserati Tipo 151, Edgar Barth et Herbert Linge dans des Porsche d'usine, et Tony Hegbourne et Mike Beckwith en Lotus 23.

Le départ type Le Mans fut un peu chaotique: Bandini et Abate se sont presque percutés et se sont retrouvés quasiment à l'arrêt alors que la meute les dépassait. Siebenmann a été poussé hors de la piste par Bandini, alors qu'il s'échappait devant l'Aston Martin DB4 GT Zagato de Jean Kerguen, mais il est resté hors de danger pour le reste de la course et a franchi la ligne à la troisième place dans la catégorie GT 3,0 litres. Les trois autres pilotes engagés par l'Écurie Biennoise ont également tous rejoint l'arrivée: Sidney Charpilloz et Jörg Wyssbrod étaient respectivement deuxième et troisième de leur catégorie avec leur Elva, alors que Hermann Müller terminait à une superbe quatrième place au général avec sa Porsche.

Le mois suivant, Siebenmann participa à la course de côte d'Ollon-Villars. Elle faisait également partie du Championnat du Monde, tout en étant la manche suisse du prestigieux Championnat d'Europe de la Montagne. Les résultats étaient déterminés par le cumul des temps de deux montées chronométrées sur le parcours de 8 km, et la grille comprenait également des monoplaces: Jo Bonnier a signé le meilleur temps avec une Ferguson P99 à quatre roues motrices, alors que le jeune Jo Siffert était deuxième dans la catégorie 1,5 litre derrière Jack Brabham, alors double champion du monde de F1. Abate a dominé la catégorie GT 3,0 litres avec la même GTO qu'il avait conduite à Charade, alors que Siebenmann terminait septième de cette catégorie avec un temps total de 11'02". C'était environ 10 secondes de plus qu'Armand Boller qui était cinquième de la catégorie avec sa GTO.

### Page de droite

Comme beaucoup d'exemplaires de 250 GT châssis court, celui-ci à un historique en compétition, même s'il est en spécificités Lusso de route à coque acier, aux carburateurs de Competizione près.





**Sens horaire, à partir de la page de gauche**

Daniel Siebenmann dans la châssis court (n° 9) au départ des 3h d'Auvergne, en juillet 1963: il a fini 3<sup>e</sup> de sa catégorie. 6<sup>e</sup> aux Preiss von Tirol Internationales Autorennen am Flugplatz, à Innsbruck, en octobre 1963. Siebenmann (7<sup>e</sup> en catégorie GT) à la course de côte d'Ollon-Villars, en août 1963.



La dernière sortie en course de Siebenmann avec 2563 GT fut le Preis von Tirol, à Innsbruck, le 6 octobre. Le circuit de 2,8 km tracé sur un aérodrome proposait une épreuve très différente de Charade ou d'Ollon-Villars, mais l'Ecurie Biennoise était bien représentée dans la catégorie GT de plus de 1,6 litre, Siebenmann ayant été rejoint par la Jaguar Type E de Charpiloz. Tous deux ont dû s'incliner devant la Type E Lightweight de Peter Nöcker, qui a passé le drapeau à damier devant la GTO de « Giulio Pavesi » (le pseudonyme de pilote de l'acteur Gunther Philipp). Charpiloz et Siebenmann terminèrent respectivement cinquième et sixième de la catégorie. On a suggéré que Siebenmann avait également emmené sa châssis court à la course de côte de Sierre-Montana-Crans, le 30 août 1964, mais des photos prouvent qu'il était alors au volant de sa 250 GT Lusso.

Dans une tentative de rendre sa châssis court plus attractive auprès d'acheteurs potentiels, Siebenmann l'a fait repeindre en rouge. Les registres d'usine indiquent qu'elle était à l'origine *Grigio Conchiglia* (gris coquillage) avec un intérieur *Pelle* (rouge foncé), mais son fils, Daniel Jr., indique qu'elle était blanche avec un intérieur noir. Après l'avoir vendue, Siebenmann a pris un train pour Modène afin de récupérer la Lusso directement à l'usine. Après avoir participé à quelques courses de côte avec cette dernière, il a décidé d'arrêter de courir, étant désormais marié et avec une petite famille dont il fallait s'occuper.

« Il était ami avec Jo Siffert, se souvient Siebenmann Jr. Ils passaient leur temps à faire la course ensemble dans la rue, et mon père avait souvent des ennuis avec la police. Comme on peut l'imaginer, en Suisse nous sommes très stricts et j'ai entendu des histoires de gens qui se sont plaints ! Siffert est mort en 1971 (j'aurais dû être son filleul) et mon père en 1977. J'aurais adoré avoir plus d'histoires à raconter et être capable de lui demander les détails. Je ne possède que ses albums photos et les disques qu'il avait conservés... »

**« Il était ami avec Jo Siffert. Ils passaient leur temps à faire la course ensemble dans la rue, et mon père avait souvent des ennuis avec la police »**

Daniel Siebenmann Jr





**Ferrari 250 GT châssis court 1961**

**MOTEUR** V12, 2 953 cm<sup>3</sup>, 2x1 ACT, 3 carburateurs Weber DCL6 **PUISSANCE** 280 ch à 7000 tr/min  
**COUPLE** 260 Nm à 6000 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle à 4 rapports, propulsion  
**DIRECTION** À vis et secteur **SUSPENSION** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Houdaille, barre antiroulis. Ar: pont rigide, ressorts semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs Houdaille  
**FREINS** Disques **POIDS** 1100 kg **VITESSE MAXI** 240 km/h **0 À 100 KM/H** env. 6"







Dans le courant des années 60, 2563 GT a traversé l'Atlantique et a passé plus d'une décennie aux mains de propriétaires américains. Elle est revenue en Suisse en 1979 via Charles Gnädinger et a été vendue à René Meister. À ce moment-là, elle était équipée d'un moteur de 250 GT Lusso (un authentique bloc de châssis court fut installé par Ferrari Classiche plus récemment). Elle fut la propriété du collectionneur suisse Jean-Pierre Slavic durant 17 ans, avant de passer à Stanislas de Sadeleeren en 2002. Durant les quatre années suivantes, avant qu'il ne la vende, la Ferrari a participé à des événements tels que le Tour Auto et Le Mans Classic, et c'est à cette époque que Siebenmann Jr. a été invité à voir la voiture et à s'asseoir derrière le volant que son père avait auparavant tenu.

Bien que la GTO soit souvent considérée comme la voiture polyvalente ultime, c'était définitivement plus une voiture de course qu'une GT et, au moment d'aborder sa conduite sur la route, les opinions sont partagées entre leurs propriétaires (passés ou actuels).

Certains insistent sur le fait qu'elle n'était qu'un prétexte de voiture de route pour l'homologation, d'autres disent qu'elle est très bien (tant qu'il ne fait pas trop chaud et que vous portez un casque-micro pour pouvoir discuter avec votre passager). Le regretté Jess Pourret n'en avait pas besoin: il préférerait laisser le V12 étouffer toute tentative de conversation. Conduire une châssis court procure bien moins de désagréments. Vic Norman a possédé la voiture du Salon de Paris 1959 dans les années 70, et il argumente avec vigueur qu'elle est de loin supérieure sur la route. Clive Beecham quant à lui est l'actuel gardien de 2735 GT, la voiture qui a couru avec tant de succès aux mains de Stirling Moss pour Rob Walker en 1961 (voir pages suivantes). Avant de lire son avis, gardez en tête qu'il s'agit d'une « SEFAC hot-rod », aussi radicale sur la route que peut l'être une châssis court.

*« C'est une voiture remarquable à conduire, indique-t-il. La boîte est un délice absolu. Tout remonte à travers les sièges et dans le volant, et elle est très facile à contrôler. J'ai fait plusieurs allers-retours vers Maranello et j'ai participé à des rallyes en Écosse: c'est un régal. Pilotée à l'extrême, je pense que seuls les meilleurs peuvent en tirer le maximum mais la châssis court pardonne beaucoup aux simples mortels et elle est très agréable à conduire. Et n'oublions pas de mentionner sa sonorité! Elle est merveilleuse. Il y a un côté sauvage avec ce moteur. Plus tard dans ma vie, j'ai eu un moteur double-arbre et celui-ci est doux comme de la soie, mais je pense qu'on perd avec un peu du grognement sauvage du simple-arbre. En mouvement, c'est une voiture qui a beaucoup de souffle. On peut la maintenir à 130 - 150 km/h sans que cela soit fatigant. C'est une voiture qui vous donne plus de plaisir à 100 km/h qu'une 488 à 250 km/h. Elle n'est pas inconfortable, n'est pas trop ferme, ne secoue pas, et pourtant on peut sentir tout ce que l'on veut sentir. C'est un délice. »*

Beecham indique même que le coffre est suffisamment généreux pour faire passer en douce la frontière à une grande blonde (c'est une autre histoire, qu'il tient de quelqu'un d'autre...), mais il y a d'innombrables autres exemples de sa polyvalence. Après que 2735 GT a abandonné aux 24h du Mans 1961, elle est retournée à l'usine, d'où les mécaniciens de Walker l'ont conduite jusqu'à Silverstone, juste à temps pour le British Empire Trophy.

*« Tout le monde était sur le point de faire ses bagages, pensant qu'elle n'arriverait jamais à temps, explique Beecham. La voiture était toujours en configuration Le Mans, et voilà qu'un type arrive sur le circuit avec, sort ses valises du coffre et regonfle les pneus. Puis Moss en prend le volant, signe la pole, puis bat les Type E pendant la course! Elle venait d'arriver en Angleterre depuis l'autre côté des Alpes: voici la preuve qu'il s'agit de la voiture de route et de course parfaite. »*

Daniel Siebenmann, qui utilisait sa châssis court aussi bien pour les vacances et les excursions hivernales qu'en compétition ne dirait sûrement pas le contraire. **1**

**« C'est une  
voiture qui  
vous donne  
plus de plaisir  
à 100 km/h  
qu'une 488  
à 250 km/h »**

CLIVE BEECHAM



# SANG BLEU

TEXTE ANDREW FRANKEL | PHOTOS GUS GREGORY / ALAMY



La châssis court avec laquelle le regretté Stirling Moss a remporté le Tourist Trophy 1961 fait partie de la noblesse de Ferrari. La conduire, c'est toucher les sommets.





**L**e temps est passé, mais certaines choses ne s'oublient pas. D'autres si: quelle voiture étais-je censé conduire ce jour-là à Goodwood? Aucune idée, et certainement pas la Ferrari 250 châssis court avec laquelle Stirling Moss a remporté son septième et dernier TT, sur ce même circuit, en 1961. J'étais à l'époque rédacteur en chef d'un magazine automobile et, idiot que j'étais, j'ai envoyé mon adjoint conduire la Ferrari. Mais après tout, j'étais sur place et la voiture aussi. Alors...

Alors, j'ai pris sa place. Pour moi la châssis court et la GTO sont les GT Ferrari ultimes, même si j'aime encore plus les Tour de France qui les précédaient. Mais c'est avec la châssis court que Ferrari a finalement abouti ses autos, mettant un terme au vieil adage qui disait que leur prix d'achat vous donnait droit à un moteur et que le reste de la voiture était secondaire.

En enlevant 20 cm à l'empattement de la 250 GT, Ferrari n'a pas seulement ajouté une certaine beauté pugnace à la voiture: avec moins de tôle, elle était plus légère et la distance réduite entre les roues avant et arrière rendait son châssis également plus rigide. Et, bien sûr, elle était pour la même raison considérablement plus agile. De façon cruciale, c'était la première GT de course de Ferrari à avoir été conçue pour disposer de quatre freins à disques. Elle ne se contentait donc pas de freiner, mais elle freinait aussi tout le temps. Pour la première fois, une GT Ferrari était aussi efficace pour ralentir qu'elle l'était à accélérer, et avec également des capacités en courbe au diapason.

Malgré son incroyable présence, la châssis court est en fait une voiture menue. L'étroit siège baquet est confortable, mais avec un casque, ma tête frotte contre le ciel de toit. Le magnifique volant à jante en bois est trop éloigné, les pédales sont mal positionnées et plutôt trop proches. Les compteurs Veglia affichent la beauté classique des années 50, mais ils sont difficiles à lire quand on fonce autour de Goodwood.

#### Ci-contre

Tourist Trophy 1961 à Goodwood: Moss poursuivi par Mike Parkes dans une autre châssis court portant les couleurs de Maranello Concessionaires.

## *Au dessus de 4000 tr/min, pied au plancher, la 250 GT de Stirling Moss se transforme en une autre voiture*

Nous connaissons tous son moteur : c'est le V12 Colombo dans sa forme 3,0 litres de 1961, utilisant toujours la même course de 58,8 mm que le 2,0 litres de la 166 MM de 1948, mais avec un alésage s'étant accru de 60 à 73 mm. Il s'agit bien sûr d'un modèle Competizione à trois carburateurs inversés Weber développant 280 ch pour propulser un peu moins d'une tonne. Lorsque la GTO est apparue l'année suivante, le nombre de carburateurs a doublé et la puissance a augmenté à environ 300 ch.

Ici, le moteur ne sonne pas comme s'il était en grande forme. Je l'aurais probablement éteint de peur de perdre une soupape, si je ne savais pas que ces V12 sont incroyablement solides et que, préparés comme il se doit, ils sont capables de subir 24 h d'abus sans se plaindre. Les chances que celui-ci me lâche semblent faibles, et puis le type qui a amené la voiture sur la piste semble tout à fait confiant.

L'auto se met en marche. Il n'y a ici que quatre rapports, pas cinq comme sur la GTO. L'embrayage est dur, mais pas vicieux et nous nous retrouvons bientôt à parcourir la voie des stands, le moteur renâclant de désapprobation en tournant à bas régime. Un tour à ce rythme me suffit amplement : la direction semble lourde et vague, les passages de rapports sont plutôt imprécis, le moteur est bourru et les freins paresseux. Cela ne devrait pas se passer comme ça, mais heureusement, je sais comment y remédier.

Au-dessus de 4000 tr/min, pied au plancher, la 250 GT de Stirling Moss se transforme en une autre voiture. Le hurlement acéré du V12 libère un panache de fumée d'échappement et assez de poussée pour vous convaincre qu'il n'y a aucun problème avec ce moteur que des accélérateurs grands ouverts ne peuvent régler. Et cette boîte ! Elle est même peut-être meilleure que le moteur. Certes, avec une plage de puissance étroite et seulement quatre rapports, il faut se concentrer pour garder la voiture dans le rythme, mais le levier est l'un des instruments mécaniques les plus précis que j'aie jamais eu la chance d'opérer.

Désormais, la voiture se montre vivante. Les freins sont vraiment bons, du moins à des standards qui ont presque 60 ans : avec la température, les plaquettes deviennent palpables à travers la pédale et, si les disques ne vont pas exactement planter la 250 GT sur son élégant nez, nul besoin d'avoir à les doser, surtout sur un tracé rapide et coulant comme Goodwood.

Le comportement demande un peu d'acclimatation, car la Ferrari est réglée relativement dure à l'avant, mais très molle



**Ci-dessus et à droite**  
Parkes en tête au TT. Moss (à droite et page suivante) réuni avec la voiture à Shelsley Walsh, un demi-siècle plus tard.





## *La facilité naturelle de la châssis court est la clé de sa magie*

à l'arrière. J'ai déjà vécu cela sur d'autres voitures de course à pont rigide des années 60, comme les Alfa GTA: c'est la seule façon de contenir le survirage et de passer la puissance. Une fois qu'on s'est habitué à l'important roulis, la 250 GT est tout simplement délicieuse en courbes. Elle n'a pas vraiment une envie délibérée de rester accrochée à l'asphalte et j'étais trop effrayé à l'idée de faire décrocher une voiture aussi coûteuse, mais si vous entrez en virage sur un filet de gaz, elle adopte calmement une posture neutre,

ce qui vous permet de redresser le volant, de remettre doucement de la puissance et de dériver jusqu'à sa sortie. De l'extérieur, cela peut paraître spectaculaire dans les virages lents, car la voiture ne se privera pas de lever joyeusement une des roues avant à une hauteur alarmante, mais on ne s'en rend pas compte de l'intérieur, du moins pas assez pour s'en préoccuper le moindre du monde. Je comprends pourquoi Stirling adorait conduire cette Ferrari et je peux l'imaginer sourire à ses concurrents





empêtrés au volant de leurs Aston Zagato plus lourdes et moins maniables alors qu'il emportait la victoire. Pour donner un ordre d'idée de la différence de performances, ce jour-là à Goodwood, il n'a pas seulement battu un Jim Clark au volant de la célèbre Zagato « 2 VEV » appartenant à John Ogier, il lui a pris un tour complet. Les seules concurrentes des 250 châssis court étaient les autres 250 châssis court. Du point de vue de Stirling Moss, la facilité avec laquelle cette voiture pouvait être pilotée rapidement était l'un de ses défauts, permettant à Mike Parkes, un pilote très doué mais loin d'approcher le grand Stirling, d'égaliser son temps en qualifications au TT 1961, à bord de la 250 GT de Maranello Concessionaires. Puis, dans la session suivante, Parkes a amélioré le temps de Moss pendant que celui-ci était occupé en dehors du circuit.

En ce qui me concerne, ce n'est pas un problème. En effet, la facilité naturelle de la châssis court (un talent dont héritera la GTO) est la clé de sa magie, parce que cela signifie que quelqu'un comme moi peut monter à bord d'une voiture valant plus d'une dizaine de millions d'euros pour la conduire à vive allure sur un circuit aussi peu sûr que celui de Goodwood, sans être terrifié. Est-ce une meilleure voiture que la GTO, ou pas, ça c'est une autre question : les résultats disent que non, un point de vue avec lequel je suis probablement d'accord, mais cela n'a guère d'importance. Stirling Moss n'a jamais couru sur une GTO, et avoir eu la chance de passer du temps au volant de non pas n'importe quelle châssis court, mais de celle où il s'est assis, et de la conduire là où il l'a pilotée, est une expérience qui des années plus tard ne s'est pas effacée de ma mémoire. 🗨

# LA FAMILLE 250

Si la 250 châssis court est l'une des plus importantes Ferrari de tous les temps, elle fait partie d'une grande famille. La voici dans toute sa splendeur.

TEXTE GLEN WADDINGTON

Vous savez tous que le nom « 250 » se réfère à la cylindrée unitaire approximative du V12 Colombo 3,0 litres, et les premières 250 à moteur avant étaient destinées à la course (250 S, MM, Monza et Testarossa), avant que n'apparaisse la première version pensée pour la route, la 250 Europa. Cette

dernière était la seule à utiliser une version 3,0 litres du moteur de Formule 1 Lampredi. Mais il y avait aussi l'Europa GT (cette fois à moteur Colombo), les rares Boano et Ellena (construites par Boano, auquel a succédé Ellena), la GT Berlinetta « Tour de France » (l'ancêtre du châssis court) et le Cabriolet

Pinin Farina Série I associé, ainsi que la California Spyder de Scaglietti, dont la version originale a été rétrospectivement appelée châssis long. Mais la série des 250 contemporaines à la châssis court ont commencé avec une voiture qui était destinée à générer de l'argent pour courir...



## 250 GT Coupé / Cabriolet Série II Pinin Farina

Ce n'était pas une voiture de compétition ni un spider glamour, mais un simple coupé classique conçu à la demande d'Enzo Ferrari et destiné à être produit en relativement grand nombre afin d'introduire un peu de stabilité financière à Maranello, ce qui manquait jusque-là. Il y aura 335 coupés, assemblés entre 1958 et 1960, plus 212 cabriolets à partir de 1959.



## 250 GT Berlinetta châssis court

Présentée au même salon de Paris 1959 que la Série II Cabriolet, mais avec la compétition à l'esprit. 176 exemplaires en ont été produits, basés sur un nouveau châssis raccourci au bénéfice de l'agilité. Elle a été développée par Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti et Mauro Forghieri, et est rapidement devenue dominatrice en compétition. On la considère comme l'une des meilleures Ferrari de tous les temps.



## 250 GT California Spyder châssis court

Un an après l'arrivée de la Berlinetta châssis court, Scaglietti a repris le nouveau châssis raccourci, l'a habillé d'une version encore plus belle de la carrosserie de la California Spyder, et l'a équipé des freins à disques de la Berlinetta et du moteur plus puissant issu de la compétition. Seuls 55 exemplaires en ont été assemblés, ce qui en fait l'une des Ferrari les plus désirables jamais produites.



## 250 GT/E et GT 2+2

Retour au châssis d'origine, plus long, mais avec le moteur déplacé en avant pour offrir plus de place aux passagers : oui, cette voiture était une Ferrari familiale. Près de 1 000 exemplaires ont été assemblés, répartis en trois séries, entre 1959 et 1963. Ils ont contribué à améliorer encore un peu plus la stabilité financière de l'entreprise (mais cela n'a pas duré).



## 250 GT Berlinetta Lusso

La mise à jour par Pininfarina de la 250 GT Coupé, introduite en 1962 avec l'un des plus beaux et des plus délicats dessins de GT de la décennie. Cette année a son importance : cette voiture partageait son moteur avec la 250 GTO (lancée au même moment), ce qui en faisait une véritable voiture de course pour la route : comme une California châssis court, mais avec un toit. Seuls 351 exemplaires ont été produits jusqu'en 1964.



## 250 GTO

La plus célèbre de toutes : « O » pour Omologato, et malgré sa carrosserie Scaglietti très sexy au long capot, elle a purement été conçue pour la compétition : ce n'était pas une voiture pensée pour être polyvalente comme la châssis court (elle a été développée par la même équipe que cette dernière). Seuls 36 exemplaires ont été produits entre 1962 et 1964, et elle détient actuellement le record de la voiture la plus chère jamais vendue. 🏆



# CHASSE GARDÉE

*En quelques années, le designer Niels van Roij s'est fait un nom avec ses carrosseries spéciales de breaks de chasse. Sa dernière réalisation rend hommage à la 250 GT Breadvan.*

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

PHOTOS NIELS VAN ROIJ DESIGN

**I**l y a quelque chose de résolument unique et exceptionnel avec les breaks de chasse. Le fait de muer un coupé en break sportif rajoute à l'élégance innée de la carrosserie initiale un brin d'utilitarisme qui confère au sublime, eu égard à sa futilité : offrir l'espace pour transporter quelques fusils et chiens de chasse (à l'origine, d'où l'appellation), une paire de sacs de golf, voire tout simplement les bagages nécessaires à l'escapade induite par la notion de grand tourisme. Toucher de si près à l'idéal automobile devrait logiquement titiller l'esprit de tout constructeur, mais force est de constater que le break de chasse est tout au mieux une anomalie, apparaissant avec autant de parcimonie dans les catalogues que le 29 février dans un calendrier. Ferrari a eu l'audace de ne proposer sa dernière quatre places que sous cette forme : ce sont les FF et GTC4 Lusso. BMW avait décliné sa Z3 sous cette forme et, en remontant plus loin dans le temps, il faut citer la Volvo P1800 ES et la Reliant Scimitar GTE qui a inauguré la formule en série. Et la Porsche Panamera Sport Turismo me direz-vous ? Allons, allons, une voiture à cinq portes ne peut décemment pas se targuer de l'appellation, pas plus qu'un coupé ne peut disposer de quatre portes (ceux qui vous disent le contraire font beaucoup d'efforts pour faire passer des vessies pour des lanternes).

À ces quelques exceptions près, le break de chasse a toujours été l'apanage d'un cercle restreint d'automobilistes privilégiés, capables de s'octroyer le droit de rouler dans des modèles

réalisés en toute petite série par quelques carrossiers. À leur évocation, on pense naturellement aux Aston Martin DB5 Shooting Brake (et non pas « break », nuance), réalisés par Radford (12 exemplaires, plus six DB6), ou aux Lynx Evanter, sur base de Jaguar XJ-S, livrés à 67 heureux clients.

Parmi les néo-carrossiers apparus ces dernières années, le hollandais Niels van Roij s'est fait une spécialité d'assembler des breaks à l'unité pour d'exigeants commanditaires. Le dernier en date est une Ferrari 550 Maranello modifiée pour évoquer la 250 GT Breadvan: la Breadvan Hommage. Transformer l'une des meilleures Ferrari de l'ère moderne en break de chasse? Voilà qui ne pouvait qu'aiguiser notre curiosité.

Sa société, Niels van Roij Design, s'est fait connaître en réalisant une Tesla Model S à carrosserie de break, suivie par une version break de chasse de la Rolls-Royce Wraith, appelée Silver Spectre Shooting Break, et l'Adventum Coupé, une superbe version à deux portes du Range Rover. Diplômé du Royal College of Art, Niels ne s'imaginait pas devenir carrossier: il a débuté sa carrière de designer en travaillant pour différents constructeurs, notamment sur le projet du Futur London Taxi et la définition du nouveau style Volvo, mais cela ne lui a pas apporté la satisfaction attendue.

« C'était très intéressant, mais pendant huit ans j'ai travaillé sur des projets confidentiels, nous explique-t-il, sans jamais avoir rien pu en montrer, donc pour le monde extérieur, c'est comme si je n'avais rien fait. J'ai donc réfléchi à d'autres opportunités, je voulais être indépendant, avoir le choix de pouvoir refuser des projets, travailler

avec des gens en qui je faisais confiance... Devenir carrossier m'est apparu comme une solution intéressante, d'autant plus qu'avoir une connexion directe avec le client est quelque chose que j'apprécie énormément. »

Niels compare le métier de carrossier à celui de tailleur et nous surprend en nous expliquant qu'il se fait réaliser un costume sur-mesure pour chaque nouveau projet qu'il réalise. « Quand je livre une voiture à son client, je n'ai plus rien à montrer, mais il me reste le costume qui personifie ma façon de travailler. » Ainsi, celui qu'il porte aujourd'hui reçoit de subtiles touches d'Alcantara bleu, identiques à la matière qui recouvre les sièges de la Breadvan Hommage, alors que le dos de son gilet est réalisé dans une pièce de tissu du même rouge que la carrosserie.

« Telle un costume sur-mesure, une voiture de carrossier est créée en fonction des besoins d'un client unique. Dessiner une voiture de carrossier, c'est faire un travail très discret. Comparé à certains préparateurs dont les voitures sont avant tout démonstratives, nous sommes à l'opposé du spectre. Mes clients n'ont pas besoin de montrer aux autres qu'ils ont réussi, ils sont au-delà de ces considérations. Ils font une voiture pour eux-mêmes, pas pour les autres. Mon but est de raffiner les modèles des constructeurs, de façon à ce que l'on ne se dise pas qu'ils ont été modifiés: la transition avec la voiture de base doit être invisible. »

Il nous explique l'intérêt actuel pour ces carrosseries réalisées sur mesure par la tendance pour les objets personnalisés. « Nous voulons avoir une relation plus profonde avec les objets. Pour la plupart de mes clients, ce n'est pas tant le produit

« POUR MES CLIENTS, LE PLUS IMPORTANT, CE N'EST PAS LE PRODUIT FINAL MAIS LE TEMPS PASSÉ ENSEMBLE À LE DESSINER »





**Ci-dessus, à gauche et à droite.**

La filiation avec la Breadvan est immédiate vue de l'arrière. Même les phares sont inédits: seules les ouvertures des ouïes latérales de la 550 et le vitrage ont été conservés. L'habitacle de la Breadvan Hommage reprend la planche de bord de la Maranello, mais le moindre détail en a été soigneusement retravaillé à la main.



final qui est important mais le temps passé ensemble à co-dessiner la voiture, un temps qui dure entre un an et demi et deux ans et demi. Même pour les constructeurs les plus prestigieux, une pareille intimité avec un client est très difficile à obtenir. »

Dans le cas où la 250 GT Breadvan ne vous serait pas familière, résumons en quelques mots son histoire: fâché avec le Comte Volpi qui dirigeait la Scuderia Serenissima, Enzo Ferrari a annulé la commande que celui-ci avait passée de deux 250 GTO. Il le poussa ainsi à développer une 250 GT à la mécanique améliorée, dont la carrosserie spéciale signée Drogo devait lui donner un avantage aérodynamique sur les GTO. Elle doit à sa « queue de Kamm » tronquée le surnom de « Breadvan » (le fourgon à pain) et, toujours active sur les événements et courses historiques, elle reste aujourd'hui l'une des Ferrari de course les plus célèbres. Le souhait du client de Niels van Roij était de réaliser une interprétation moderne de cette voiture: comme la Breadvan d'origine, celle-ci devait être basée sur une Ferrari de route dont la carrosserie serait par la suite modifiée.

**Ci-dessous, de haut en bas**

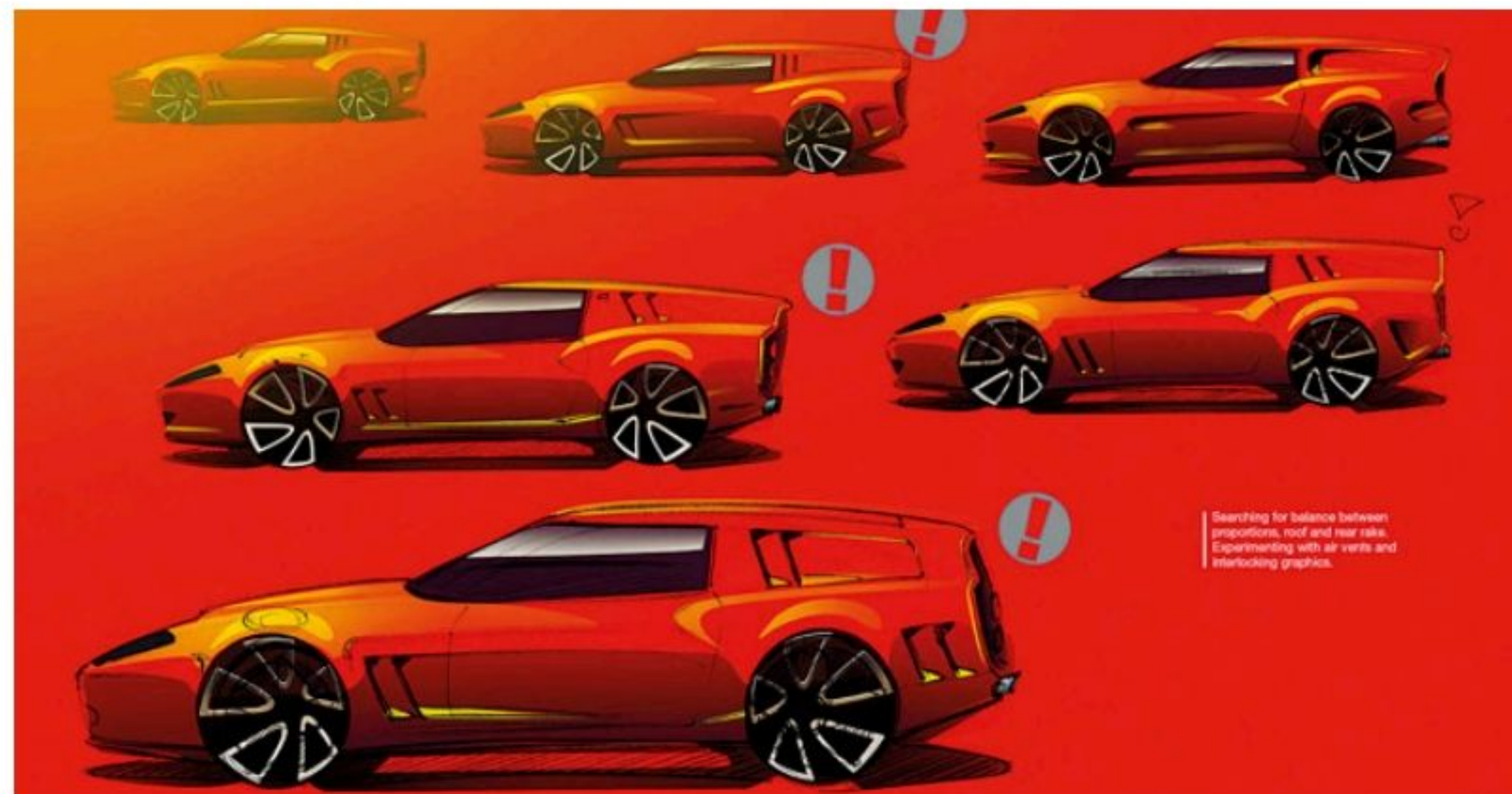
Quelques dessins d'idéation qui ont permis de définir l'inclinaison parfaite de l'arrière. Le tôlier a façonné la carrosserie à la main. Notez le modelage en clay, de couleur beige, de l'arrière de la voiture.

Mais laquelle choisir? « Mes clients viennent souvent avec une idée et je les aide à la réaliser. Le choix de la voiture de base fait partie de cette démarche, c'est souvent une discussion quasi philosophique. Pour être au plus proche de l'esprit de la 250 GT, il nous fallait un modèle

motorisé par un V12 placé à l'avant et équipé d'une transmission manuelle. Il y a beaucoup de très belles Ferrari modernes à moteur V12 avant, mais comment cette lignée a-t-elle commencé? Après des années de voitures à moteur central, la 550 Maranello était la première voiture à reprendre cette recette. C'est la châssis court de l'ère moderne. »

Il ne vous aura pas échappé que la Breadvan Hommage ne porte aucun marquage permettant de l'identifier comme une Ferrari. Il y a des raisons juridiques derrière cela, mais Niels évoque une autre raison, plus amusante: « La Breadvan de 1962 n'était pas une Ferrari, c'était même une insulte automobile à Enzo Ferrari! Ce n'était pas une « Ferrari Breadvan », c'était la Breadvan tout court. Et elle ne plus ne fait aucune référence au constructeur... »

La première étape de la réalisation du projet consistait à regrouper le plus d'informations



« LA BREADVAN DE 1962 N'ÉTAIT PAS UNE FERRARI, C'ÉTAIT MÊME UNE INSULTE AUTOMOBILE À ENZO FERRARI! »





possible sur la Breadvan d'origine, avec l'aide de Jean-Louis Bezemer, le collectionneur néerlandais qui possédait les plus grandes archives Ferrari au monde. « Nous avons passé des jours entiers avec lui, ce qui nous a permis de retracer toute la vie de la voiture, et nous en avons repris les moments les plus importants pour les retranscrire sur une voiture moderne. »

Ensuite? Eh bien, il a fallu la dessiner. « Nous commençons ce que j'appelle des dessins d'idéation. Ce sont des croquis très bruts, très simples, tracés au stylo bic noir. J'en ai fait des centaines. Ils sont loin d'être parfaits, mais ils permettent d'explorer des idées. Sur certains, par exemple, les feux d'origine de la 550 ont été conservés et on voit que même si tous les panneaux de carrosserie ont été modifiés, ils sont si

reconnaissables que la voiture ressemble toujours à une Maranello. Nous avons donc très rapidement décidé avec le client de changer les phares, d'autant plus qu'ils ne nous laissent pas assez de place pour les « narines » du capot, très caractéristiques de la voiture de 1962. Ces dessins nous ont aussi permis de définir l'angle de la partie arrière, de voir à quel point on pouvait pousser dans une direction ou dans l'autre. Par exemple, en l'inclinant vers l'avant, cela ressemblait à un break de chasse, mais pas du tout à la Breadvan. La seule chose que nous avons littéralement copiée de la voiture d'origine, c'est l'angle de ce panneau arrière: aucune de nos tentatives ne fonctionnait! Les dessins d'idéation permettent de faire comprendre cela au client. »

Une fois le dessin choisi, des images plus précises sont réalisées sur ordinateur, avant que la forme ne soit directement créée sur la voiture, dont on a au préalable supprimé les éléments superflus. « Il n'y a pas de raison rationnelle de travailler avec moi, je prends une belle voiture et je la découpe, c'est assez sauvage! » s'amuse Niels. Une structure a été posée sur la 550 pour recevoir, le temps de cette étape, une épaisseur de 10 cm de clay (une argile de synthèse) utilisée pour retranscrire le dessin en trois dimensions. Cette étape permet de travailler au plus près l'aspect des surfaces de la voiture, afin que le tôlier sache exactement comment travailler ensuite. « Tout ce qu'il va faire, je l'ai déjà fait avant, que ce soit sur le papier ou en argile, c'est pour ça que dessiner une voiture prend autant de temps ».

Puis ce sont les petits détails « *qui peuvent faire ou défaire une voiture* », et là c'est surtout dans l'habitacle que tout se joue. En ouvrant la portière, les sièges bleus, comme sur les Ferrari de course de l'époque, sautent aux yeux, contrastant avec le noir omniprésent. « *Nous aurions pu nous contenter d'installer deux Recaro, mais notre voiture de base était équipée d'une option d'usine très rare: les sièges baquet en carbone. Plutôt que de les supprimer, nous avons décidé de les démonter entièrement, d'en refaire les mousses, plus sculptées, et la garniture.* »

Le client de Niels voulait également changer les interrupteurs qui, comme sur beaucoup de Ferrari des années 90 étaient devenus collants. Niels a sauté sur l'occasion pour repenser tous les accessoires intérieurs en les remplaçant par des pièces réalisées en aluminium, à la main: compteurs,

prises d'air, interrupteurs basculeurs... Les contre-portes ont été redessinées avec le même cuir matelassé qui recouvre le tunnel central, et reçoivent un élément en aluminium martelé à la main et laissé brut, pour évoquer le travail du carrossier et prendre de la patine avec le temps, ainsi qu'une cordelette qui remplace la poignée de porte.

Ce sens exquis du détail se retrouve dans les logos de la société, qui ne sont ni des autocollants ni de simples badges métalliques, mais des pièces émaillées réalisées à la main et donc toutes uniques. « *Ils montrent pour moi ce qu'est le travail d'un carrossier. La voiture n'est peut-être pas aussi parfaite qu'un modèle produit en grande série, car elle est entièrement fabriquée à la main.* » Et si vous observez attentivement son instrumentation, vous pourrez lire, sur l'horloge, « *Che importa* »:

« CE N'EST PAS RATIONNEL DE TRAVAILLER AVEC MOI: JE PRENDS UNE BELLE VOITURE ET JE LA DÉCOUPE! »



**Ci-contre, de haut en bas**

Le sens du détail appliqué à l'habitacle de la Breadvan Hommage dépasse l'entendement, que ce soit pour le cuir matelassé du tunnel central, les compteurs manufacturés aux finitions horlogères ou les sublimes contre-portes ornées d'aluminium martelé à la main et laissé brut de tout traitement.

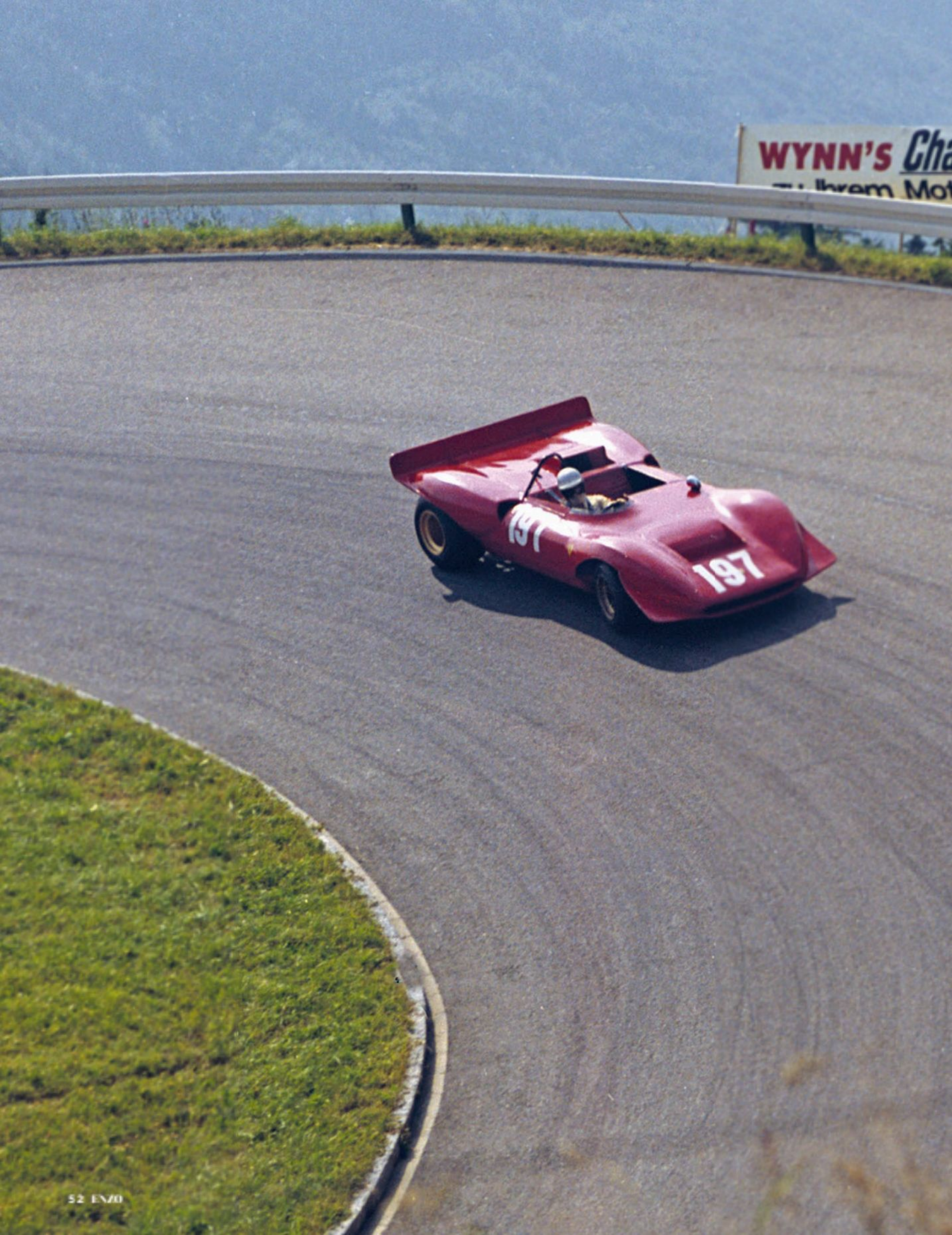


qu'importe! « Quand on conduit la Breadvan Hommage, qu'importe l'heure! » indique le facétieux Niels. « Je dois avouer avoir croisé les doigts pour que le client accepte cette idée! » Mais ne demandez pas à l'élégant Hollandais quel est le coût de pareille voiture: voici des choses dont on ne parle pas, voyons! Il y existe de toute façon tellement de variables que cette information n'a pas grande valeur: « Même si nous assemblions une seconde Breadvan (ce qui n'arrivera pas), simplement avec une couleur et un intérieur différents, le prix pourrait considérablement évoluer. Peindre une voiture pareille, ce sont des semaines, voire des mois de travail. Le peintre doit recouvrir toute la voiture d'une infime couche de mastic pour obtenir une finition parfaite, puis la sabler à la main, et seule-

ment alors commence l'application des différentes couches de peinture. Nous avons imaginé huit teintes de rouge spécifiques et exclusives à cette voiture. Imaginez seulement qu'après les huit essais, le client ne soit toujours pas satisfait... Donner un prix final, même au client, est presque impossible. Au mieux, ce sera toujours une estimation. » Au moment de nous quitter, nous évoquons les voitures avec lesquelles Niels roule et il avoue, entre autres modèles modernes qu'il utilise, toujours posséder sa première voiture, la modeste Volvo 940, achetée, étudiant, avec toutes ses économies, et dont il ne compte pas se séparer. « J'en prends parfois le volant pour me rendre chez mes clients et elle déclenche toujours les bonnes conversations: c'est une voiture sympathique, amicale, et avec laquelle les gens ont des souvenirs.

Malgré ses 465 000 km au compteur, elle est en parfait état. Elle est une part de moi. Je demande toujours à mes clients de me montrer qui ils sont, ce qui n'est pas toujours facile pour eux, qui ont appris à se protéger. Quand je baisse moi-même la garde en arrivant avec la Volvo, les gens sont plus à l'aise avec moi. » Auriez-vous imaginé que celui qui commande pareille voiture sur mesure ouvre ainsi les tréfonds de son âme à un designer aux faux airs d'analyste? Il doit y avoir quelque chose à creuser du côté de l'inconscient sur l'envie de posséder un bolide unique, spécialement créé à son image et selon ses désirs. Et si, en plus de redonner ses lettres de noblesse à l'artisanat automobile, Niels van Roij avait, ce faisant, donné naissance à une nouvelle forme de médecine? Voilà un traitement fort agréable à notre folie douce des Ferrari, ne trouvez-vous pas? ❶





**WYNN'S Cha**  
Ihran Mot

Charge!  
Motoröl

# LA REINE DE LA MONTAGNE

Rarement une Ferrari a autant dominé sa discipline que la 212E Montagna dans le Championnat d'Europe de la Montagne 1969. Nous vous racontons l'histoire d'une voiture réellement remarquable.

TEXTE ANDREW FRANKEL | PHOTOS ARCHIVES

**Q**uelle est la Ferrari de course qui a le plus connu le succès? Les candidates ne sont en fait pas très nombreuses, mais deux se distinguent immédiatement. D'abord, il y a la 500 d'Aurelio Lampredi, délicieusement simple et

d'une efficacité dévastatrice, qui a dominé la Formule 1 comme aucune autre voiture avant et après elle. Tout au long des championnats 1952 et 1953, elle n'a laissé échapper qu'une seule victoire. Puis, il y a la candidate en voitures de sport: la 312PB qui a remporté dix des onze manches du championnat 1972, ne ratant que les 24h du Mans, non pas parce qu'il y avait une autre voiture plus rapide ou plus fiable, mais parce que Ferrari a choisi de ne pas y participer. Et même si notre histoire se déroule trois saisons plus tôt, il existe un lien crucial entre la 312PB et la voiture de ces pages: Peter Schetty.

Ne vous inquiétez pas si son nom ne vous dit rien: même parmi les connaisseurs de Ferrari, peu ont entendu parler de Schetty. Il n'a jamais couru en Formule 1, est apparu pour la première fois au palmarès de Ferrari en 1969, et a pris sa retraite de pilote à la fin de la saison suivante, avant d'arrêter le sport pour de bon à peine deux ans plus tard. Mais durant ce temps, Schetty a plus marqué la Scuderia que bien des pilotes connus.

En tant que directeur d'équipe de Ferrari en 1972, Schetty était le cerveau derrière toutes les victoires de la 312PB. Mais en 1969 il était également le pilote de la troisième candidate au titre de la Ferrari la plus dominatrice de l'histoire. En fait, si vous vous en tenez au sens le plus littéral, vous pouvez oublier la 500 et la 312PB.



**Ci-dessus et ci-contre**  
Peter Schetty, le spécialiste des courses de côte qui deviendra ensuite responsable d'équipe de Ferrari en voitures de sport. Aligné au départ de la course de côte de Rossfeld Berchtesgaden en juin 1969.



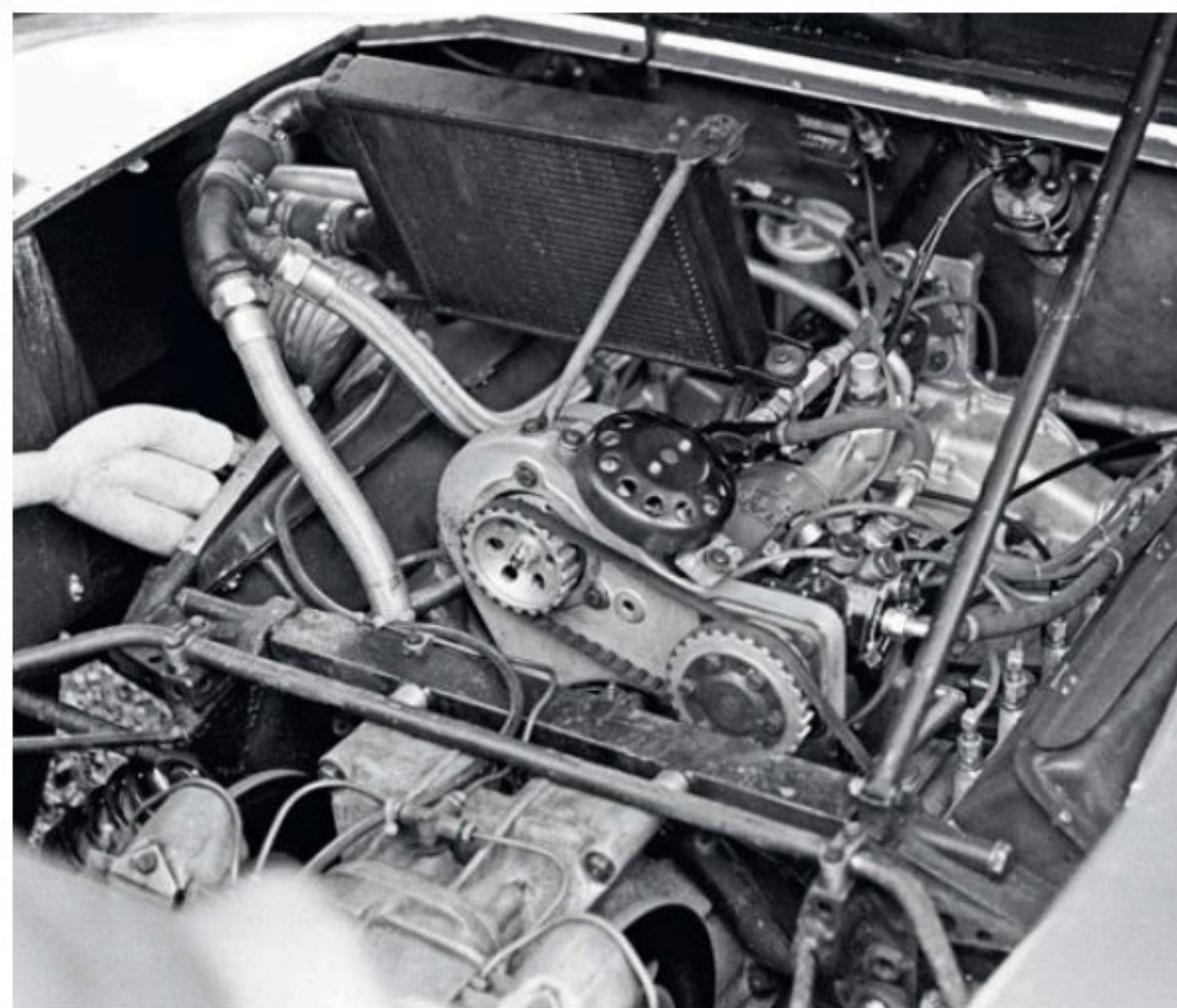
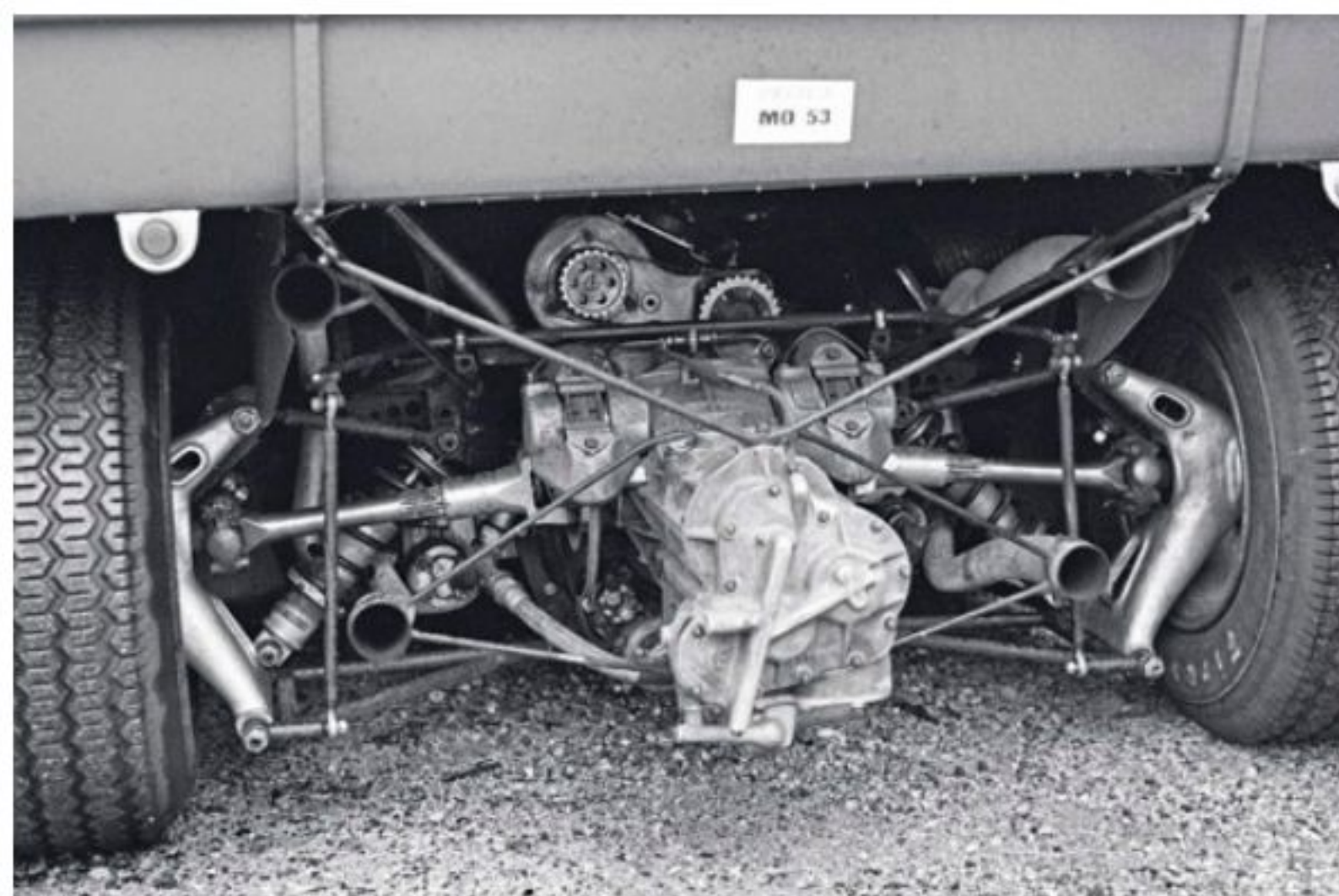
**Dans les années 1960,  
les courses de côte  
étaient une discipline  
majeure**





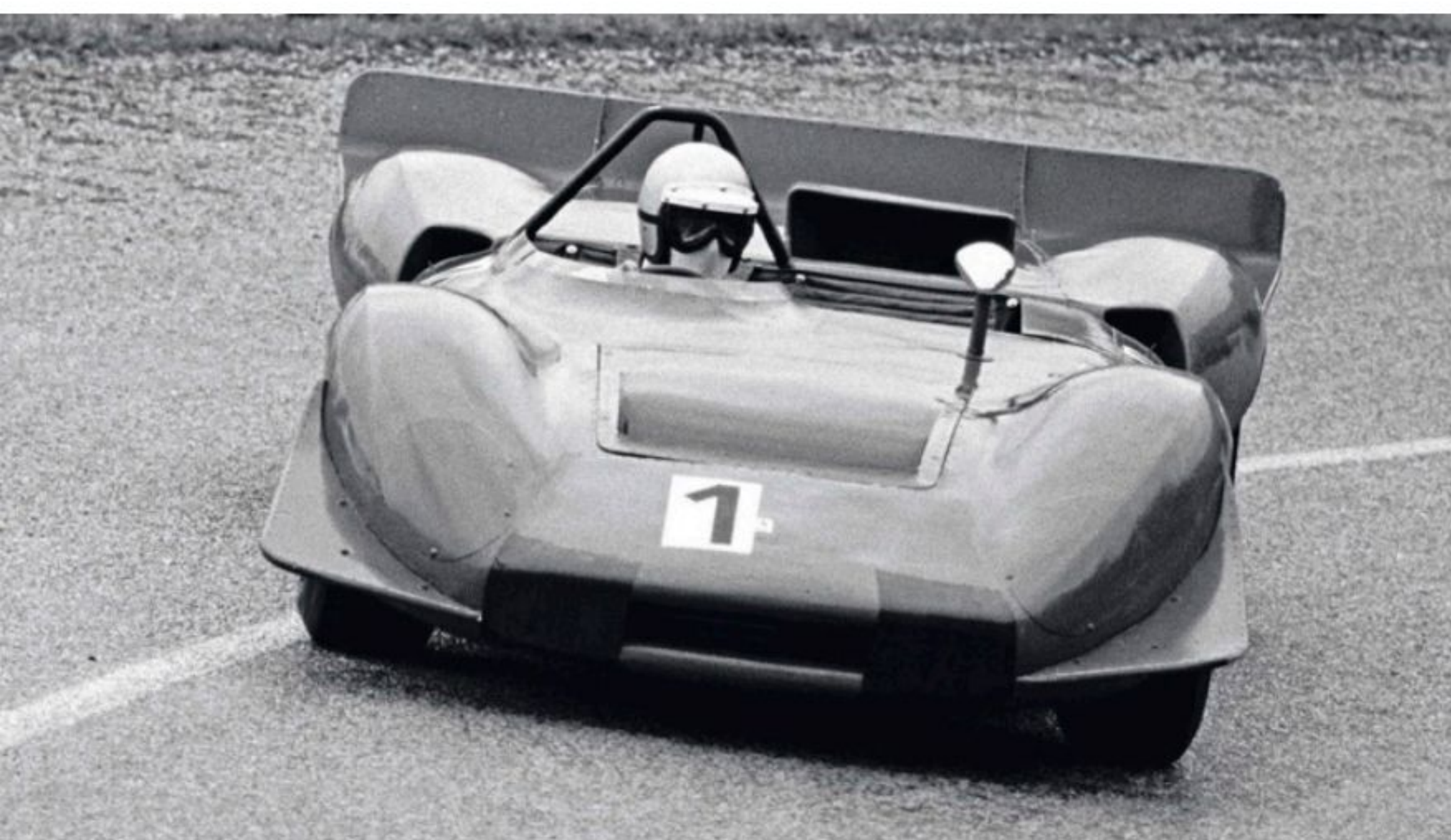
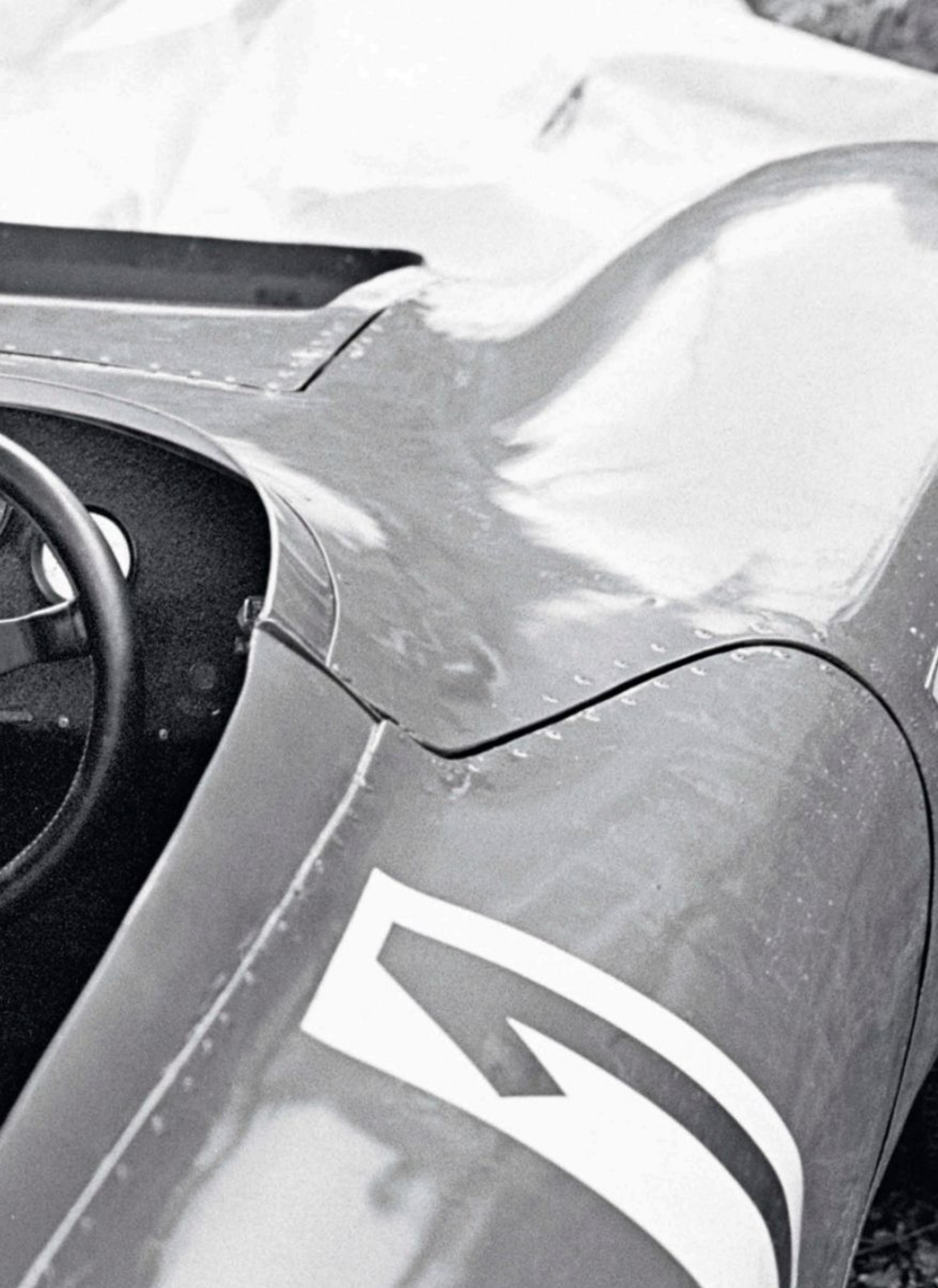
### 212E Montagna

**MOTEUR** 12 à plat, 1991 cm<sup>3</sup>,  
48 soupapes, injection Lucas  
**PUISSANCE** env. 300 ch à 11800 tr/min  
**TRANSMISSION** Manuelle à 4 rapports,  
propulsion, différentiel à glissement limité  
**SUSPENSION** Av et Ar: triangles superposés,  
amortisseurs hélicoïdaux, ressorts  
télescopiques, barres antiroulis  
**FREINS** Disques ventilés  
**PNEUS** Av: 5.00-10.00-13. Ar: 6.00-14.00-13  
**POIDS** env. 500 kg  
**RAPPORT POIDS / PUISSANCE** env. 1,6 kg/ch  
**VITESSE MAXI** env. 260 km/h



**Ci-dessus et ci-contre**  
La transmission à 5 rapports et l'incroyablement puissant moteur 12 à plat  
2,0 litres placés dans un châssis tubulaire en acier à l'arrière de la très  
légère 212 Montagna. Ce moteur, que l'on a lié au 12 à plat « 1512 »  
de Formule 1 de 1965, était en réalité spécifique à la 212E.





Si la question porte sur la voiture ayant individuellement connu le plus grand succès, c'est-à-dire un châssis précis, il n'y a pas match: en 1969, Schetty et la Ferrari 212E Montagna engagée dans le Championnat d'Europe de la Montagne ont remporté toutes les manches de la saison.

Je sais ce que vous vous dites: les courses de côte sont une niche dans la niche, pas une véritable discipline de pointe du sport automobile. Détrompez-vous: dans les années 1960, c'était un championnat majeur, suffisamment pour que non seulement les équipes d'usines y engagent des voitures, mais pour qu'elles créent spécialement des machines pour le disputer.

On ne fait pas cela sans prendre ledit championnat très au sérieux. Ferrari et Porsche (de loin les plus grands noms des courses de voitures de sport de l'époque) ont mis tout en jeu pour remporter une série qui n'était pas basée sur de courtes montées dans les allées de manoirs ou dans des parcs en pente douce comme aujourd'hui, mais sur de vrais sprints disputés sur d'authentiques montagnes. Non seulement ils engageaient des voitures sur-mesure, mais aussi des pilotes spécialisés.

Les courses de côte sont une branche très particulière de la discipline qui demande des compétences uniques. J'ai essayé une fois et, ayant piloté presque toute ma vie d'adulte, j'ai présumé que je serais au moins dans le coup. Grossière erreur. J'ai été nul. La différence entre être désespérément lent et manquer de m'envoyer dans le décor était un équilibre que je ne suis pas arrivé à trouver, et ce n'est pas faute d'avoir essayé. Tout comme les pilotes de F1 qui pensent que participer à une course de tourisme va être facile, ma tentative fut un réveil très brutal et m'a donné le plus grand respect pour ceux qui sont capables de maîtriser cet art.

Dans les années 60, Porsche et Ferrari se sont livrés une lutte acharnée pour remporter le championnat, adaptant leurs voitures de circuit à la nature spéciale des courses de côte, le plus souvent à l'avantage des Allemands, Ferrari ne remportant que deux titres entre 1960 et 1967.

Mais en 1968, Ferrari a annoncé quelque chose de très différent, quelque chose qui allait donner naissance à l'une des voitures les plus extraordinaires jamais créées. Seulement, cette dernière n'était pas une Ferrari, mais une Porsche.

Il serait inélégant de s'attarder longtemps sur un produit concurrent dans un magazine comme celui-ci, mais il est important de mentionner la Porsche 909 Bergspyder, car elle a été spécifiquement conçue pour contrecarrer la menace que représentait la Ferrari 212E Montagna. Porsche savait qu'il lui serait impossible de rivaliser avec la puissance du nouveau moteur Ferrari à 12 cylindres avec ses propres 8 cylindres refroidis par air, alors le constructeur a pris le problème à l'envers en créant la voiture de course la plus légère jamais produite par un grand constructeur. Le désir de battre Ferrari était si grand, le titre était si important, que la 909 Bergspyder a été assemblée sans jamais regarder à la dépense: ses ressorts étaient en titane, son câblage élec-



### Ci-dessous

Un Carlo Abarth à l'air soucieux, dont les voitures étaient souvent celles à battre dans le Championnat de la Montagne, mais Schetty et la 212E étaient intouchables en 1969. En dessous: quatre des tracés empruntés, dont Montseny et le Mont Ventoux.



## Lorsque la saison 1969 a débuté, la 212E n'était pas seulement incroyablement rapide, elle était également entièrement développée

trique en fils d'argent et ses disques de freins en béryllium, un matériau dont la poussière est un tel poison pour l'homme qu'elle est classée dans la même catégorie de toxiques que le gaz moutarde, l'amiante, et l'uranium. Alors imaginez le chagrin de Porsche quand Ferrari a décidé de ne pas se présenter en 1968. La Bergspyder avait été construite pour rien, et elle n'était même pas plus rapide que sa devancière, son comportement à haute vitesse ayant été décrit par l'un de ses pilotes comme « assez létal ».

Mais la 212E Montagna n'avait pas été annulée, elle a juste été retardée d'une saison pour pouvoir être améliorée. On ne sait pas si la décision a été prise en sachant que Porsche ne s'engagerait pas dans le championnat 1969 (ayant désormais d'autres chats à fouetter avec les débuts de sa bientôt célèbre 917), mais lorsque la saison a commencé, la voiture n'était pas seulement incroyablement rapide, elle était également entièrement développée.

Alors qu'elle a été conçue pour faire le même travail que la Porsche, son approche n'aurait pas pu être plus différente. Peter North est ingénieur en chef chez Bob Houghton Ltd et il a supervisé la restauration complète de la 212E au début de notre siècle. « C'est une petite voiture incroyablement conventionnelle, se souvient-il, qui diffère très peu de la 206S, mis à part le fait que son moteur est à l'arrière. »

Ah oui, le moteur. Comme pour tant d'autres Ferrari de compétition, le secret de la vitesse de la 212E ne se trouve pas dans l'intelligence de ses matériaux ou dans le dessin de son châssis, mais par la mise à disposition d'un moteur tout simplement remarquable. Il s'agissait d'un 12 cylindres à plat 2,0 litres double arbre et à 48 soupapes que Ferrari indique comme étant un développement du moteur 1512 de Formule 1 de 1965, de même cylindrée. Mais North se souvient de lui comme étant d'une conception unique: « C'est vraiment un moteur spécifique et il n'est certainement pas lié au 12 à plat 3,0 litres qui a suivi. »

L'homme qui l'a conçu, Mauro Forghieri, approuve, indiquant dans une interview: « Il a été inspiré par le 1512, mais avec un dessin complètement différent et beaucoup plus moderne ». Le moteur 3,0 litres qui a remporté trois titres pilotes en F1 dans les années 70 était également différent. « Tous ces moteurs étaient des V12 à 180°, pas des « boxers » donc, indique North, mais au-delà de cela, ils n'avaient rien en commun. »

Il semble donc que Ferrari ait conçu ce moteur de zéro, juste pour sa voiture de courses de côte, malgré le fait que le constructeur disposait déjà d'un moteur de course 2,0 litres sur la 206S. Mais si ce V6 pouvait développer jusqu'à 220 ch, le 12 à plat de même cylindrée et à injection Lucas était immensément plus puissant.

<p><b>CORSA DEL MONTSENY</b> MONTSENY - 23 maggio - km 16,300</p> <p>La classifica: 1° P. Schetty (Ferrari 212) in 9'12"48 alla media di km/h 106,215 — 2° J. Ortner (Abarth 2000) in 9'47"72 — 3° A. Solar Rog (Porsche 907) in 9'51"09 — 4° G.P. Biscaldi (Abarth 2000) in 9'55"90 — 5° G. Taramazzo (Abarth 2000) in 10'01"65 — 6° J. Juncadella (Ford GT 40) in 10'10"12 — 7° E. Naturone (Porsche 907) in 10'15"03 — 8° L. Capuano (Porsche 910) in 10'27"34 — 9° H. Leuz (Abarth 2000) in 10'29"73 — 10° E. Furtmayr (BMW 2002) in 10'42"26.</p> <p>Le vettura classificatee, terza e settima non hanno diritto a punteggio, in quanto prototipi di oltre 2 litri.</p>	
<p><b>MONT VENTOUX</b> BEDOIN - 22 giugno - km 21,800</p> <p>La classifica: 1° P. Schetty (Ferrari 212) in 10'00"5 alla media di km/h 129,492 — 2° A. Merzario (Abarth 2000) in 10'33"5 — 3° J. Ortner (Abarth 2000) in 10'38" — 4° A. Fischhaber (Alfa Romeo 33) in 11'00"7 — 5° L. Taramazzo (Abarth 2000) in 11'10"1 — 6° J. Richardson (Ginetta) in 11'27"1 — 7° D. Rouvrayan (Techno Ford F 3) in 11'28"4 — 8° A. Wicky (Porsche 910) in 11'35"3 — 9° R. Cuyvet (Abarth 2000) in 11'46"5 — 10° S. Greger (Porsche 911) in 11'46"8.</p>	
<p><b>FREIBURG-SCHAUNSLAND</b> FRIBURGO - 27 luglio - km 11,200 (da ripetere 2 volte)</p> <p>La classifica: 1° P. Schetty (Ferrari 212) in 10'48"03 alla media di km/h 123,880 — 2° A. Merzario (Abarth 2000) in 11'28" — 3° W. Lehmann (Abarth 2000) in 11'35"47 — 4° L. Taramazzo (Abarth 2000) in 11'43"67 — 5° M. Weber (Alfa Romeo 33) in 11'45"75 — 6° S. Lang (Porsche 907) in 12'01"91 — 7° J. Ortner (Abarth 2000) in 12'04"37 — 8° H. Kuhnis (Porsche 906) in 12'06"20 — 9° A. Fischhaber (Alfa Romeo 33) in 12'09"96 — 10° S. Greger (Porsche 911) in 12'54"33.</p>	
<p><b>OLLON-VILLARS</b> OLLON - 31 agosto - km 6,000 (da ripetere 2 volte)</p> <p>La classifica: 1° P. Schetty (Ferrari 212) in 7'37"32 alla media di km/h 126,593 — 2° S. Moser (Brahman Ford) in 7'45"38 — 3° A. Merzario (Abarth 2000) in 8'14"15 — 4° L. Taramazzo (Abarth 2000) in 8'16"58 — 5° M. Weber (Alfa Romeo 33) in 8'20"81 — 6° G. Gachnang (Cagg Maserati) in 8'31"42 — 7° H. Kuhnis (Porsche 906) in 8'31"70 — 8° R. Salomon (Techno Ford F 3) in 8'43"02 — 9° A. Fontana (Cagg Maserati) in 8'48"34 — 10° A. Wicky (Porsche 910) in 8'48"45.</p> <p>Le vettura classificatee seconda, sesta, ottava e nona non hanno diritto a punteggio, in quanto appartenenti a categorie non ammesse alla disputa del Campionato.</p>	



Sa puissance est parfois indiquée à 320 ch, Ferrari disait 300 ch, mais North reconnaît que le chiffre de 290 ch est plus réaliste.

Le reste de la voiture n'avait rien de surprenant. « *En termes d'ingénierie, c'était vraiment juste une 206S avec un 12 cylindres à plat jeté à l'arrière* », explique North. La voiture a été assemblée autour d'un châssis tubulaire en acier (Porsche employait de l'aluminium) et, d'après North, utilisait « *des ressorts en acier et des freins en fonte* » : comme votre voiture de tous les jours. D'après Ferrari, elle pesait 500 kg, ce qui paraît très léger, jusqu'au moment où l'on réalise que c'est au moins 100 kg de plus que le Bergspyder aux matériaux exotiques. La voiture a connu très peu de développements durant la saison, les radiateurs d'huile et d'eau ayant

été déplacés pour améliorer la répartition des masses, sans que cela ne soit réellement nécessaire. Schetty était né pour conduire cette voiture. Il n'était peut-être pas le plus qualifié pour la fureur des courses de voitures de sport (bien que Ferrari l'estimât suffisamment pour en faire le partenaire de Jacky Ickx et de John Surtees en 1970) mais, seul en piste face à la montagne, il était en 1969 dans une catégorie à part. Associé à la seule et unique 212E assemblée (le châssis n° 0862, qui a commencé sa vie en 1967 comme une 206S, puis qui a porté la carrosserie du concept car Pininfarina 250 P5 en 1968 avant d'être préparée pour la saison 1969), il fut engagé dans neuf courses de côte, dont sept comptant pour le championnat. Il les remporta toutes.

« *Oh, c'était une petite voiture incroyable* », se souvient David Franklin, ancien champion anglais de courses de côte, qui a engagé la voiture dans différents événements européens après qu'elle eut été restaurée par Bob Houghton. « *Nous l'avons emmenée à Shelsley Walsh où elle a fait la montée en moins de 30 secondes et a battu le record absolu pour une voiture historique. Avec ce temps en 1969, elle aurait battu le record de la piste malgré le fait qu'elle n'était pas équipée des bons pneus et seulement réglée à 80 %. Le problème c'est qu'elle faisait tellement de bruit qu'il n'y avait pas beaucoup d'endroits où nous pouvions faire des essais.* » Elle n'était peut-être pas aussi sophistiquée que la Bergspyder, mais Franklin se souvient d'elle comme d'une vraie voiture de courses de côte,



avec les petits freins que des voitures aussi légères peuvent utiliser quand tous les points de freinage sont en montée. « Elle avait une direction incroyablement directe, mais également très légère, alors elle avait une précision de scalpel. Elle se comportait très bien et me donnait beaucoup de confiance, bien que je me souvienne avoir pensé que ce n'est pas le genre de voiture dans lequel on a envie de se retrouver en gros survirage. »

Surtout, il se rappelle de ce moteur. « Ce n'était vraiment pas du tout le bon moteur pour une voiture de courses de côte. Il disposait de très peu de couple à bas régime et toute sa puissance était concentrée tout en haut dans les tours. Il ne se passait vraiment rien sous les 8500 tr/min et ensuite, l'enfer se déchaî-

nait. Je crois qu'il était pensé pour monter à 11500 tr/min, ce qui est un régime assez incroyable pour un moteur des années 60, mais je suis sûr que je suis allé jusqu'à 12000 voire 12500 tr/min avec l'impression qu'il en voulait encore plus. Il paraissait absolument indestructible et nous n'avons jamais eu le moindre problème avec. La boîte était piègeuse, et très dépendante des bons réglages de sa tringlerie. Et elle avait des rapports incroyablement proches à gérer avec une plage de régime étroite, alors il fallait sans cesse changer les rapports. »

Malheureusement, suite à l'abandon de l'équipe d'usine Porsche fin 1968, Ferrari a également quitté le Championnat d'Europe de la Montagne à la fin de la saison 1969 pour ne plus jamais revenir. La 212E fut vendue et passa entre de

nombreuses mains, elle fut recarrossée (sa coque d'origine est désormais installée sur une 206S V6), et on pense qu'elle se trouve désormais dans une collection privée en Suisse. Je ne sais pas pour vous, mais je serais prêt à voyager loin pour la voir rouler, et encore plus loin pour entendre son moteur.

Tapez son nom dans YouTube et regardez la vidéo de Franklin à son volant à Shelsley Walsh, montez le volume, et vous verrez (et entendrez) ce que je veux dire. 🎧

Un grand merci à Mauro Rigonat pour son aide avec les photos. Il est sur facebook ([facebook.com/triesteopicina/](https://www.facebook.com/triesteopicina/)) et possède également une chaîne YouTube ([rigonatmauro](https://www.youtube.com/channel/UCRigonatmauro)) où vous pourrez trouver une vidéo de Schetty et de la 212.



### RIEPILOGO E CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONATO EUROPEO DELLA MONTAGNA

Punti attribuiti ai concorrenti: 8 al 1., 6 al 2., 4 al 3., 3 al 4., 2 al 5., 1 al 6. Punteggio sui 7 migliori risultati	Montseny	Rossfeld	Mont Ventoux	Trento-Bondone	Friburgo	Cesana-Sestriere	Ollon Villars	Gaisberg	TOTALE	PUNTI VALIDI
SCHETTY	8	8	8	8	8	8	8	-	56	56
MERZARIO	-	-	6	6	6	6	6	8	38	38
WEBER	-	6	-	4	2	-	3	6	21	21
TARAMAZZO	3	4	2	3	3	-	4	-	19	19
ORTNER	6	1	4	2	1	4	-	-	18	18
FISCHHABER	-	2	3	-	-	-	-	3	8	8
GREGER	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4
KUNHIS	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2
PUST	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2
WICKY	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1
FROHDE	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1

#### Ci-contre et ci-dessus

Fonçant vers une autre victoire à Ollon-Villars, en Suisse. La confirmation de la totale domination du duo dans le Championnat 1969.



# RUGIR DE PLAISIR

Quelle est la meilleure façon de profiter du V8 F136 ? Dans une Spider bien sûr. Et peu peuvent rivaliser avec la sensationnelle 16M, basée sur la Scuderia.

TEXTE JOHN BARKER | PHOTOS MALCOLM GRIFFITHS



### 16M

**MOTEUR** V8, 4 308 cm<sup>3</sup>, 32 soupapes **PUISSANCE** 510 ch à 8500 tr/min  
**COUPLE** 470 Nm à 5250 tr/min **TRANSMISSION** Manuelle robotisée  
à 6 rapports F1-SuperFast2, propulsion, E-diff, F1-Trac  
**SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs  
électroniques, barres anti-roulis **FREINS** Disques ventilés carbone-céramique,  
AV: 398 mm, Ar: 350 mm, ABS, EBD **PNEUS** Av: 235/35 ZR19, Ar: 285/35 ZR19  
**POIDS** 1 440 kg **RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 2,82 kg/ch  
**0 À 100 KM/H** 3"7 **VITESSE MAXI** 315 km/h **PRIX NEUF** 230 000 euros  
**COTE ACTUELLE** 290 000 euros



**O**n ne trouve peut-être pas sous son capot la version ultime du V8 F136 (cet honneur va à la 458 Speciale), mais dès que la 16M démarre, il ne fait pas de doute qu'elle va procurer une expérience auditive spectaculaire. Comme je vais bientôt le découvrir, la sonorité de son V8 de 4,3 litres montant vers la zone rouge est capable de déchirer l'atmosphère.

La 16M est la version spider de la féroce 430 Scuderia. Elle a été lancée en 2008, l'année où Ferrari a remporté son 16<sup>e</sup> titre constructeur en Formule 1, d'où son nom, et sa production a été limitée à 499 exemplaires. Elle était équipée de tous les éléments qui distinguaient le coupé Scuderia de la F430 standard, dont les pare-chocs allégés et une abondance de panneaux en carbone (de nombreux visibles, mais certains comme les cloisons, cachés). Elle avait également une isolation phonique moindre et quelques équipements d'allègement inédits tels des ressorts de suspension en titane et des barres antiroulis creuses.

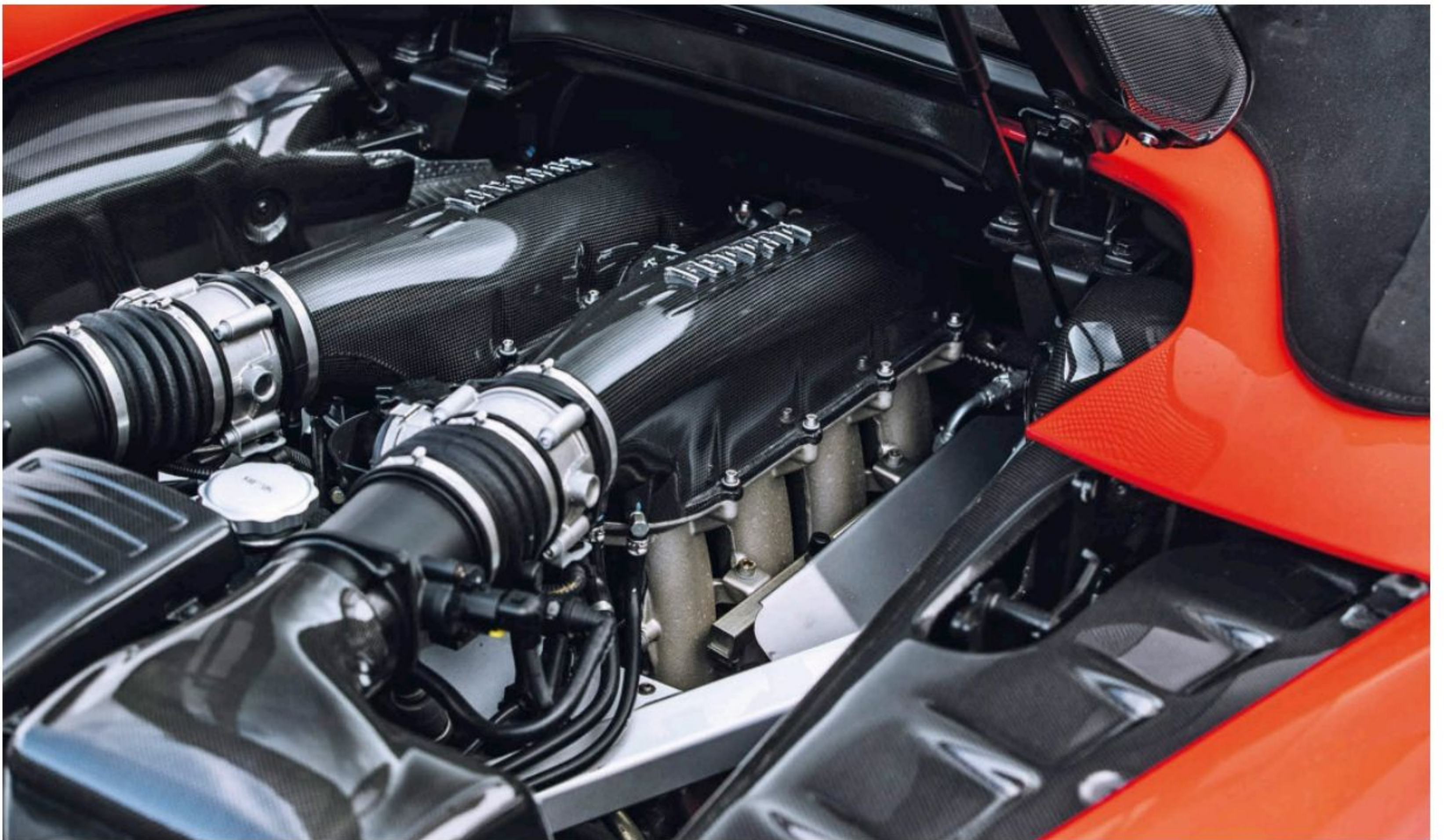
Le résultat de tous ces efforts? La 16M pesait 80 kg de moins qu'une 430 Spider standard et 20 ch supplémentaires ont été extraits de son V8, alors que des résonateurs d'admission amplifiaient la sonorité du moteur (ce qui n'était peut-être pas nécessaire, mais après tout, pourquoi pas?)

L'aménagement de l'habitacle est le même que celui de la berlinetta: il s'agit donc d'une cabine dépourvue de fauteuils moelleux mais dotée d'une paire de sièges au superbe confort et offrant un bon soutien. Leurs panneaux centraux sont tendus d'un tissu « technique » semblable à celui des chaussures de sport, et leurs bourre-



**Ci-dessous et à droite**

Ferrari a tiré 20 ch de plus du V8 F136, avec 510 ch à 8500 tr/min. Le Manettino permet au conducteur de désactiver progressivement les systèmes de motricité et de stabilité.



**Ci-dessous et page de droite**

La 430 Scuderia n'a pas perdu grand-chose, si ce n'est rien, dans la conversion de berlinetta à spider. L'intérieur affiche le même mélange de fibre de carbone et d'Alcantara. Les mêmes disques carbone-céramique s'exposent derrière les jantes allégées de 19 pouces.



lets sont couverts d'Alcantara. La même matière est également présente sur la planche de bord, contrastant avec la généreuse quantité de carbone brillant qui enveloppe l'habitacle.

La 16M emploie une capote en tissu et, malgré un ciel gris menaçant, notre premier geste est de la ranger. Une simple pression sur un bouton initie un procédé à la complexité surprenante et à la délicieuse chorégraphie, le tissu se pliant en deux et le capot arrière à double bossage se soulevant et se retournant pour permettre à la capote de s'abaisser dans le rangement placé en dessous de celui-ci. Comme les F430 Spider standard, capote abaissée, la 16M est une très belle machine, surtout vue de trois-quarts arrière.

Elle n'a ni besoin de la bande qui court d'avant en arrière ni des blasons jaune vif pour prouver qu'elle est une Scuderia décapotable. L'immense prise d'air à l'avant, le grand diffuseur arrière et les jantes à fins bâtons s'en chargent. Ferrari reconnaît avoir gagné 25 kg sur la 458 en passant à un hard-top pliant, mais on ne peut plus admirer le V8 à travers un capot vitré sur cette dernière comme c'est le cas sur la 430. Sur la 16M, ce moteur est une pièce superbe, niché profondément dans son compartiment, son haut collecteur d'admission étant chapeauté par une boîte à air en carbone, le tout encadré par des panneaux en fibre de carbone encore plus brillants. Mais si vous êtes habitué à capoter et décapoter en roulant, comme c'est le cas sur les 458 et 488, il peut vous paraître très inconvenant de devoir vous arrêter pour en faire autant avec la 16M. Et ce n'est pas tout ce qui semble être un peu « old school » sur cette Ferrari qui était en vente il y a à peine une dizaine d'années. Chercher la serrure pour la clé sur la colonne de direction et la tourner avant de pouvoir démarrer le moteur d'une pression sur un bouton semble un tantinet désuet. Et puis il y a la transmission...

Les boîtes de vitesses à double embrayage actuelles ont transformé nos attentes en offrant la commodité et l'aisance d'une réponse directe de l'accélérateur d'une transmission manuelle. Les « semi-automatiques » proposées par de nombreux constructeurs des années 2000 sont en fait des boîtes manuelles à embrayage monodisque robotisé. Elles rencontraient toutes des difficultés (à divers degrés) lors des manœuvres à basse vitesse (et encore plus lors des démarrages en côte), patinant et montant en régime, vous faisant passer par la même occasion pour un élève d'auto-école.

Les Scuderia et 16M utilisaient la boîte Ferrari F1-SuperFast2 qui était meilleure que la plupart des transmissions concurrentes. En fait, Ferrari semblait comprendre les manuelles robotisées mieux que quiconque et les a poussées à un niveau d'excellence sans pareil sur la 430, obtenant des temps de passages des rapports de l'ordre d'à peine 60 ms. Plus utile à la plupart des conducteurs de l'époque, sa logique de gestion a été configurée pour déterminer la vitesse et le caractère de chaque passage de rapport en fonction de la pression sur l'accélérateur et du régime moteur, ce qui rendait cette boîte la plus intuitive et la plus fine de toutes. Cela étant dit, la 16M paraît de prime abord un peu maladroite. Cependant, en mode « auto », dès que l'embrayage accroche et que l'on roule, la boîte passe les rapports en douceur

*Le bruit démoniaque  
du moteur ne cesse  
jamais de vous  
donner la chair  
de poule*





## ***La 16M vous surprendra par son côté remarquablement résolu et exceptionnellement efficace***

comme avec une transmission à double embrayage. Le moteur dispense initialement une sonorité d'une docilité tout aussi surprenante, le V8 F136 à vilebrequin plat fredonnant comme un doux quatre cylindres en ligne. C'est le côté Dr Jekyll de la 16M... Elle peut se conduire tranquillement pendant des heures, à suivre le trafic, en se promenant discrètement et en profitant du soleil et des odeurs de la campagne, la boîte choisissant invariablement les rapports supérieurs et les bas régimes. Puis sans le faire exprès vous pressez les gaz un peu plus fort, la soupape de l'échappement s'ouvre et le bruit de celui-ci vous fait sursauter comme si un klaxon pneumatique vous sonnait soudain dans l'oreille. Le système d'échappement allégé à parois fines donne une sonorité qui résonne plus et qui est plus dure que celle de la voiture standard, mais je suis sûr que la commande de la soupape est également réglée à un régime plus faible que sur la Scuderia coupé.

Vous avez à portée de cheville une immense quantité d'énergie prête à être libérée. La 16M veut aller plus loin, elle tire sur sa laisse et, une fois sortie de la ville, une longue pression sur l'accélérateur provoque une explosion sensorielle et dévoile le visage de Mr Hyde. Une énorme clameur vous enveloppe. Avec en plus une accélération sans fin qui vous tord la nuque, votre cerveau est temporairement surchargé d'adrénaline. C'est une sonorité si incroyable que l'on regarde dans le rétroviseur en s'attendant à voir les feuilles être soufflées des arbres, les clôtures abattues et les vitres des fenêtres explosées. Même si on s'y attend, les premières fois, on peine à tout appréhender. Et même quand on pense avoir la tête à ça, le bruit démoniaque du moteur lorsqu'il atteint 8500 tr/min ne cesse jamais de vous donner la chair de poule.

La 16M a plus d'un tour dans son sac. Sur petites routes défoncées, sa suspension est assez ferme mais un bouton sur la console centrale permet d'activer le réglage d'amortissement « routes bosselées ». Les Scuderia / 16M étaient les premières Ferrari qui vous permettaient d'activer les modes d'attaque maximum pour les passages de rapports et les contrôles de stabilité et de motricité tout en profitant d'un confort relativement souple. Cette fonctionnalité a apparemment été mise en place sur l'insistance de Michael Schumacher, et ce n'est pas la seule influence que lui et Marc Génè (le pilote d'essai en F1 de Ferrari à l'époque) ont eu sur le dynamisme de la voiture.

Il ne faut que quelques kilomètres pour comprendre que, malgré la capote souple, la 16M dispose d'une structure très rigide et montre une impressionnante absence de tremblements ou de dandinements. En fait, elle me semble même plus rigide que la 488 Spider. Ajoutez-y une direction qui paraît solide, mais qui n'est pas trop lourde, et vous obtenez une voiture à la fois réactive et précise tout en restant calme. Une plateforme parfaite pour le dynamisme remarquable créé par Schumacher, Génè et les ingénieurs Ferrari.

L'ajout du système de traction et de stabilité F1-Trac, apparu pour la première fois sur la 599 à moteur avant, a permis d'améliorer le

dynamisme de la Scuderia bien au-delà de celui de la F430 d'origine. Combiné avec le blocage de différentiel électronique intelligent de la F430 standard, le F1-Trac aidait à optimiser la motricité en sortie des courbes. Cela permettait à n'importe quel conducteur honnête de tourner à une demi-seconde des temps de Marc Génè sur un circuit comme Fiorano en mode « Race ».

Nous n'allons pas vérifier cela aujourd'hui, mais il ne fait pas de doute que la 16M est réactive et agile tout en offrant une incroyable motricité. Vous pouvez vous jeter dans des séquences complexes de virages en vous sentant au cœur de l'action et totalement au contrôle, le comportement étant intuitif et d'une précision sans effort, les retours dans les commandes subtils et fins permettant de ressentir pleinement l'adhérence se renforcer ou s'évanouir. C'est une voiture très gratifiante.

Après environ une heure de conduite, la nature binaire de la sonorité du moteur commence à se montrer en contradiction avec le caractère général de la 16M. On peut contourner celle-ci dans une certaine mesure, mais à chaque fois que l'on appuie sur l'accélérateur, les échappements se font entendre.

Alors que les kilomètres s'accumulent, on se laisse de plus en plus envoûter par cette sonorité. Les rapports passés en trombe aux palettes, accompagnés d'une franche dose de gaz, produisent des pétarades à l'échappement... et une sacrée rigolade. Le V8 à vilebrequin plat déborde de personnalité lorsque l'on joue des palettes et que l'on en exploite son couple, qui se joue de la masse de la 16M. Celle-ci est 90 kg plus lourde que la Scuderia coupé, mais reste toujours assez légère à 1440 kg. Les chiffres de Ferrari indiquent qu'elle ne demande qu'une paire de dixièmes de secondes de plus au 0 à 100 km/h (3"7), alors que son aérodynamique marginalement inférieure abaisse sa vitesse de pointe à 315 km/h, au lieu de 320. Ce qui reste bien assez rapide. Et le spectacle se poursuit jusqu'à la fin : tournez la clé pour éteindre le moteur et une dernière explosion se fait entendre au moment où la soupape d'échappement s'ouvre juste avant que le V8 ne se taise.

En tant que grand fan de la Scuderia, j'étais quelque peu sceptique quant aux capacités de la 16M à s'y mesurer en termes de dynamisme et à justifier le surcoût qu'elle représente actuellement par rapport à la berlinetta, mais elle me semble assez authentique. Si vous n'avez jamais conduit le coupé, la décapotable vous surprendra par son côté remarquablement résolu et exceptionnellement efficace. Elle n'a vraiment pas l'air d'une voiture dont le toit a été coupé.

Le coupé coûtait 208 000 euros neuf et aujourd'hui le prix moyen pour l'un d'eux est aux alentours des 200 000 euros. La 16M coûtait 230 000 euros mais en vaut désormais 290 000, voire plus. Ces 90 000 euros supplémentaires par rapport au coupé sont le privilège de la rareté et du fait de rouler exposé. Surtout, ils vous offrent le plaisir de vous délecter de la nature schizophrénique de la 16M, capable de passer de douce à furieuse, et de furieuse à sauvage, d'une simple pression sur l'accélérateur. **1**



# VOITURE UNIQUE, DEUXIÈME EXEMPLAIRE

En 1960, les frères Gachnang ont modifié et recarrossé une Ferrari Testa Rossa. Perdue depuis longtemps, la CEGGA-Ferrari a désormais été réincarnée, avec l'approbation de ses créateurs.

TEXTE JAMES PAGE | PHOTOS REVERENDPIXEL

**G**eorges Gachnang est clairement ému au moment de se glisser dans le siège conducteur. En observant au-delà du long capot, les souvenirs des courses disputées sur de grands circuits comme le Nürburgring ou Pescara doivent lui revenir. Désormais, près de 60 ans plus tard, il est de retour dans l'habitacle de « sa » voiture de sport unique, et il savoure ce moment. Il regarde le propriétaire de l'auto, David Cooke et, avec un sourire, se tapote le cœur avec les doigts. Notre histoire débute à la fin des années 50, quand Georges et son frère Claude ont fondé CEGGA. Le nom vient des initiales de « Claude et Georges Gachnang Aigle ». Le duo suisse a ainsi assemblé une série de voitures de course qui incluait des voitures de sport à moteur avant, un prototype à moteur central et quelques monoplaces (certaines avec des moteurs Maserati, d'autres Ferrari).

« Au début, se souvient Georges, nous avions prévu de courir à moto mais nos parents n'étaient pas d'accord. Alors, nous avons finalement décidé de piloter des voitures. Nous avons commencé avec une vieille MG qui n'était pas en très bon état et nous sommes rapidement passés à une AC Ace-Bristol. À ce stade, le but n'était pas de piloter mais d'assembler et de modifier des voitures. Nous avons amélioré l'AC-Bristol pour pouvoir l'utiliser en courses de côte. Nous avons aussi couru à Spa, puis nous avons trouvé une autre AC Ace-Bristol que nous voulions préparer et modifier pour les 24h du Mans. Nous avons ajouté un toit pour la rendre plus aérodynamique et plus confortable de nuit, en cas de pluie. Nous y avons couru en 1960 et avons réussi à rallier l'arrivée, puis nous sommes retournés en Suisse avec, par la route! »

Le projet suivant de CEGGA était basé sur une Ferrari 250 Testa Rossa à ailes ponton, le châssis n° 0742 qui appartenait à Peter Monteverdi, mais qui avait été lourdement accidenté à Freiburg en 1960.

« Le plan initial était de ne racheter que le moteur et la boîte. Mon frère était à Bâle pour récupérer le moteur, et Monteverdi lui a dit: « Il y a le reste de la voiture si vous le voulez. Je ne peux rien en faire. Si vous ne le prenez pas, ça ira à la casse. » Alors, Claude a décidé de ramener le tout. Sans savoir exactement ce que nous allions en faire, nous avons commencé à la reconstruire. L'arrière de la voiture était la partie la plus abîmée et nous avons toujours essayé d'être innovants et d'essayer de nouvelles choses, alors nous avons installé un différentiel anglais ENV et des suspensions arrière indépendantes, ainsi que des disques de freins inboard. »

À l'avant, ils ont créé un carrossage négatif en rallongeant les bras de suspension inférieurs. Du coup, seule la section centrale était encore celle de la Ferrari, le reste était une CEGGA.

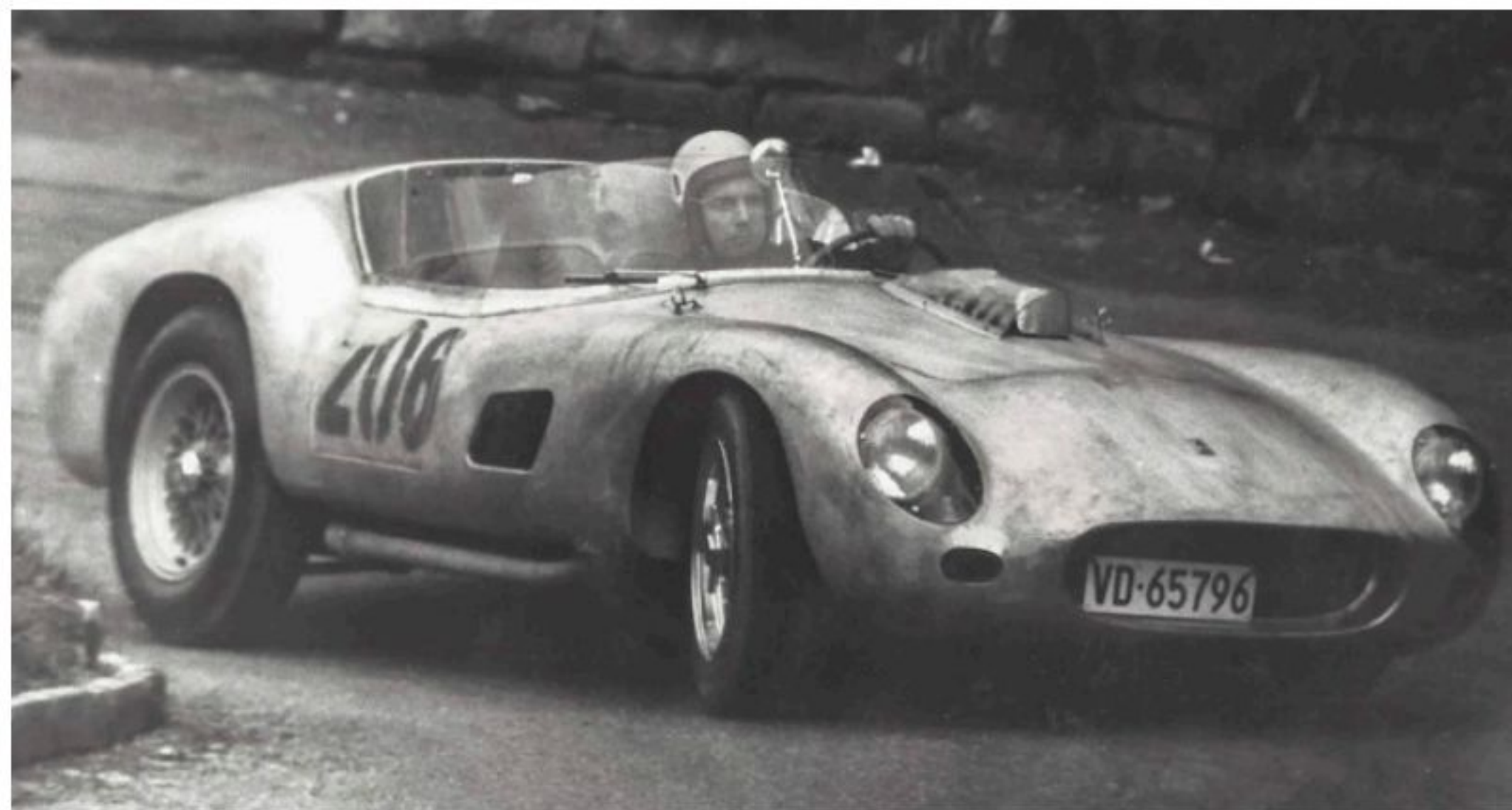
« Une fois le châssis et la suspension terminés, nous avons emmené la voiture à Modène, chez Scaglietti, et lui avons demandé de réaliser une nouvelle carrosserie. Scaglietti travaillait avec Ferrari, mais il voulait faire pour nous quelque chose de différent de la Testa Rossa d'origine. La voiture est restée chez eux pendant quatre ou cinq mois. »

La première sortie de la CEGGA-Ferrari a eu lieu à Mauborget le 12 avril 1961. Georges a piloté dans de nombreuses courses de côte cette année-là et l'a partagée avec Maurice Caillet aux 1000 km du Nürburgring et aux 4h de Pescara. Il participa à moins d'événements l'année suivante, mais Georges retourna sur la Nordschleife. « Pescara était fantastique, se rappelle-t-il, mais le Nürburgring 1962 est mon meilleur souvenir. Dans la ligne droite, les Ferrari d'usine étaient plus rapides, mais le comportement de la CEGGA était très efficace. Mon coéquipier, Edouard Grob, était alors membre de la Scuderia CEGGA (c'était un voisin) et nous faisons une bonne équipe. »

Willy Mairesse, pilote d'usine Ferrari, a demandé à essayer la voiture, impressionné par son comportement, mais Claude a refusé. « On ne la partage pas » a-t-il répliqué à l'As belge.



**Sens horaire, à partir de la gauche**  
Georges Gachnang, co-créateur de la voiture, rencontre du sous-virage au volant de la CEGGA Ferrari d'origine, immatriculée en Suisse et pas encore peinte. La version actuelle n'avait pas plus de peinture au moment d'attaquer le circuit de Goodwood. Son propriétaire, David Cooke, enlace Georges. Ce dernier a aidé à s'assurer de la précision de la nouvelle voiture et lui a donné son approbation.











**Sens horaire, à partir du haut de la page de gauche**

Les trompettes des carburateurs sont fièrement exposées sous une prise d'air transparente. Le « coffre » contient une roue de secours et le bouchon du réservoir. Le logo de l'équipe recréé. La suspension arrière indépendante est clairement visible. Georges ajoute des preuves photographiques pendant la construction de la carrosserie. Les panneaux en train d'être assemblés, tels que Scaglietti l'aurait fait. Les ailes marquées expriment la sportivité, même à l'arrêt.

**« Ils ont mesuré les photos et comme ils connaissaient la taille des roues, ils ont pu ensuite calculer toutes ses dimensions »**

Après que les Gachnang ont arrêté de courir avec la CEGGA-Ferrari fin 1962, un bon ami à eux l'a rachetée. Il l'a utilisée sur route, la conduisant à une occasion d'Aigle jusqu'au Mans. Elle a été ensuite vendue (sans le moteur, que Georges a conservé) à son nouveau propriétaire, à qui le collectionneur de Ferrari Pierre Bardinon l'a ensuite rachetée. Quand Bardinon a plus tard converti la voiture aux spécifications Testa Rossa d'origine, Georges lui a vendu le bon moteur, mais la majorité des composants CEGGA, comme la carrosserie et la suspension arrière, se sont définitivement perdus.

Georges a lui-même continué de courir jusqu'en 1969, année où il a connu un sérieux accident à bord de la CEGGA-Maserati 3,0 litres lors d'une course de côte en France. « J'ai perdu la pression d'un pneu avant et suis parti en tonneaux. La voiture fut détruite. J'ai arrêté de courir parce que je n'avais plus le temps et ma famille était inquiète après l'accident. Claude avait un petit garage et je me suis dit que j'allais devenir mécanicien. Puis, au début des années 1970, j'ai ouvert une concession Toyota. À l'époque, Toyota n'était pas très connu mais notre garage est devenu très grand. Il existe toujours, avec mon fils et ma fille aux commandes. »

La CEGGA-Ferrari ayant depuis longtemps retrouvé sa forme de Testa Rossa d'origine, elle aurait pu rester une note de bas de page intéressante, mais peu connue, dans l'histoire du sport automobile. C'est alors qu'est intervenu David Cooke, un ancien international de rugby anglais devenu homme d'affaires. Cooke a commencé à participer à des courses historiques dans les années 90 et ses voitures ont toujours été entretenues par Neil Twyman.

Ayant à une époque été le propriétaire de la réplique de Testa Rossa réalisée par Twyman,

Cooke s'est retrouvé à en désirer une autre. Twyman avait entendu parler d'une réplique qui ne s'était pas vendue aux enchères, une conversion sur base de 250 GT Boano (châssis n° 0611) réalisée dans les années 80, mais avec une carrosserie que Cook décrit comme « horrible ». Elle n'en possédait pas moins de nombreuses pièces de Testa Rossa d'origine, comme le boîtier de direction et les tambours de frein.

Le plan initial était de la transformer en récréation du prototype de Testa Rossa, mais la nouvelle a circulé qu'une société était sur le point d'en assembler une petite série, ce qui a poussé nos protagonistes à changer d'idée.

« J'ai mentionné à Neil qu'il devait exister une version spéciale ou quelque chose du genre, se souvient Cooke. Après avoir écumé Internet, j'ai trouvé une photo de la CEGGA-Ferrari et me suis dit que j'allais essayer de retrouver les Gachnang. J'étais parti skier en Suisse avec les enfants et j'ai dit à ma femme: « J'ai pris contact avec eux, ils sont toujours en vie et ils ont un garage à Aigle, qui n'est pas très loin. Je vais y aller pour les rencontrer ». J'ai passé un déjeuner fantastique avec eux dans un bar à vin local et Georges a été si enthousiaste! Je lui ai demandé s'il me soutiendrait et il m'a répondu par l'affirmative en me proposant de passer à son atelier où il conservait toujours quelques pièces de la voiture. Je l'ai fait venir au Royaume-Uni avec Claude, et ils m'ont aidé à monter le projet. Ils n'avaient que des dessins très élémentaires, pas grand-chose. Nous avons des photos comme point de départ et des articles parus dans la presse. Ça nous a aidés un peu. »

Georges et Claude n'étaient pas seulement toujours en vie, ils continuaient d'assembler des voitures de course et de courir avec, à 80 ans





**Sens horaire à partir d'en haut à gauche**  
 Le levier de la boîte proéminent et le capot traversé par les carburateurs témoignent de la faible hauteur de la carrosserie. L'arrière cubique fait plus penser à une Costin Lister qu'à une Ferrari. Les couvre-culasses rouges du moteur rappellent qu'il s'agit bien d'une Testa Rossa.

passés. Deux des petits-enfants de Georges sont devenus des pilotes respectés: Natacha Gachnang et Sébastien Buemi. Le soutien des deux frères fut essentiel, car Cooke avait demandé à Twyman de recréer quelque chose de très différent d'une Testa Rossa standard, à commencer par la fabrication de cet arrière spécifique. Par souci d'authenticité, la nouvelle CEGGA-Ferrari devait avoir également quatre freins à disques, alors Cooke a pu revendre ses tambours de Testa Rossa pour une belle somme. « Je comptais sur les compétences de Neil et l'intégrité de la conception d'origine, mais clairement celle-ci fonctionnait bien à l'époque, alors nous nous sommes lancés dans sa reconstruction. Nous sommes partis des photos et

*des mesures qu'ils avaient, et nous envoyions en permanence des photos à Georges et à Claude pour nous assurer que nous étions sur la bonne voie. C'est sur la carrosserie que Twyman a réalisé un travail incroyable. Elle a été fabriquée en interne par un type appelé Phil Barton qui venait tout juste de finir une autre voiture uniquement à partir de photos. Le nombre d'images que nous avons commencé à déterrer était incroyable, ils ont pu les utiliser pour les mesures, car ils connaissaient la taille des roues. Ils ont pu tout calculer à partir de ça. Et ils savaient que l'empattement était de 2405 mm. Georges l'avait rallongé [celui de la Testa Rossa mesure 2350 mm] pour obtenir la section arrière. »*

### CEGGA Ferrari 1961/2019

**MOTEUR** V12, 2953 cm<sup>3</sup>, 2x1 ACT, 6 carburateurs double-corps Weber 38 DCN  
**PUISSANCE** 290 ch à 7200 tr/min  
**COUPLE** 300 Nm à 5500 tr/min  
**TRANSMISSION** Manuelle à 4 rapports, propulsion  
**DIRECTION** À vis et écrou ZF  
**SUSPENSIONS** Av: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis. Ar: bras supérieurs et inférieurs transversaux, bras obliques parallèles, combinés ressorts/amortisseurs  
**FREINS** Disques **POIDS** 800 kg (estimé)  
**VITESSE MAXI** 275 km/h (estimée)









## Les freins à disques répondent à une solide pression sur la pédale, comme le prouve la traversée soudaine de la piste par deux biches

Le projet a pris quatre ans, mais la voiture a été achevée à temps pour être dévoilée devant Georges lors du Goodwood Revival 2019. Claude n'a malheureusement pas pu y assister, mais la voiture n'a rencontré que des problèmes de jeunesse mineurs et a rallié l'arrivée du Sussex Trophy. La voiture n'ayant pas été essayée auparavant, par manque de temps, c'est un excellent témoignage de la qualité du travail réalisé par Twyman.

Surtout, elle a été approuvée par Georges. « Je suis très content de la voiture. La finition est meilleure que quand je l'ai construite à l'origine, mais David y a passé quatre ans, alors que nous n'avions qu'une année car nous avions besoin de courir avec! »

Nous avons l'occasion de conduire la CEGGA par une journée marquée par des pluies diluviennes. Nous abriter dans la caravane de Cooke nous permet d'apprécier les lignes de la voiture alors qu'elle se trouve dehors, sous le déluge. La partie avant fait écho à la façon dont le dessin de la Testa Rossa a évolué après les voitures à ailes ponton, mais l'arrière est moins sculpté que les productions de Maranello. Comme Cooke l'indique, sa section arrière plus haute, plus large et plus plate rappelle celle des Lister à carrosserie Costin. La carrosserie non peinte et les échappements latéraux reflètent l'apparence de la voiture telle qu'elle était lorsqu'elle a couru pour la première fois en 1961. Georges et Claude l'ont rapidement peinte en rouge (Cooke en a depuis fait autant) et ont développé des lignes d'échappement 6-en-1 plus longues avec des sorties des deux côtés du panneau arrière.

La position de conduite est idéale si vous avez le gabarit d'un joueur de rugby. Sinon, vous aurez besoin (par exemple) de deux coussins supplémentaires et d'un rehausseur pour enfant pour être à l'aise. Une fois que c'est le cas, la vue est magnifique, les ailes avant bondissant des deux côtés du bossage abritant les admissions des carburateurs Weber.

L'embrayage est du type agressif « tout ou rien » (manœuvrer dans un paddock bondé doit être un plaisir) et le levier de la boîte est lourd, mais d'une précision sublime. Ces freins à disques

répondent à une solide pression sur la pédale, comme le prouve la traversée soudaine de la piste par deux biches. Heureusement, Bambi et son amie s'en sont sorties indemnes, tout comme la carrosserie soigneusement assemblée. La lourdeur de certaines commandes est en contradiction avec le délicat volant à jante en bois, mais le comportement, comme on peut s'y attendre avec une voiture de sport de cette époque, demande de la précision et de l'équilibre plutôt que de la force brute. Une surface humide bordée d'arbres n'est de toute façon clairement pas l'endroit pour s'aventurer trop loin vers ses limites d'adhérence. Mais le meilleur reste son V12 3,0 litres. Une pression timide sur l'accélérateur fera tousser les carburateurs, mais la pousser avec plus d'insistance et plus loin fera enfin répondre le moteur, rassemblant au passage les divers bruits mécaniques qui s'entrechoquent à bas régime dans un glorieux aboiement. Pas étonnant que ce moteur ait joué un rôle si important pour établir la légende de Ferrari dans les années 50 et au début des années 60, et que Cooke ait réalisé qu'il ne pouvait pas vivre sans après avoir vendu sa première Testa Rossa.

« Une fois que nous aurons commencé à la resserrer, à ajuster les choses et à faire des tests appropriés, ce sera une voiture bien plus agréable à conduire qu'une Testa Rossa, indique-t-il. Ces dernières tendent à sous-virer, mais celle-ci offre plus les sensations d'une voiture de course. Elle est très bien équilibrée. À Goodwood, elle était trop lâche de l'arrière, mais nous pouvons la rendre plus serrée, parce que c'est ainsi que les Gachnang l'ont conçue: avec la possibilité de jouer avec et de la régler. »

Le soutien de Georges et Claude a permis à Cooke d'immatriculer officiellement la voiture comme une CEGGA-Ferrari. L'implication de deux frères en a fait plus qu'une « simple » récréation. Elle porte en elle l'âme de leurs voitures de course d'origine.

« Nous avons réussi ce que nous voulions, explique Cooke, c'est-à-dire de faire revenir une voiture qui a existé à cette époque et qui a couru aux côtés des grandes voitures du moment. C'est une très belle histoire. » 🗨️

# Motor Sport

## Trackdays

### Calendrier 2021 / 5 journées

6 mars  
20 septembre



Magny-Cours GP

24 mai



Magny-Cours Club

14 juillet



Lurcy-Lévis

25 octobre



Val de Vienne

■ Conseils  
de coachs  
diplômés

■ Essais  
partenaires

■ Présence  
de l'équipe  
du magazine  
Motorsport

Nos  
partenaires:



Réservation en ligne: [www.billetweb.fr/pro/motorsporttrackdays](http://www.billetweb.fr/pro/motorsporttrackdays)

Informations par mail: [trackday@motorsport-magazine.fr](mailto:trackday@motorsport-magazine.fr)

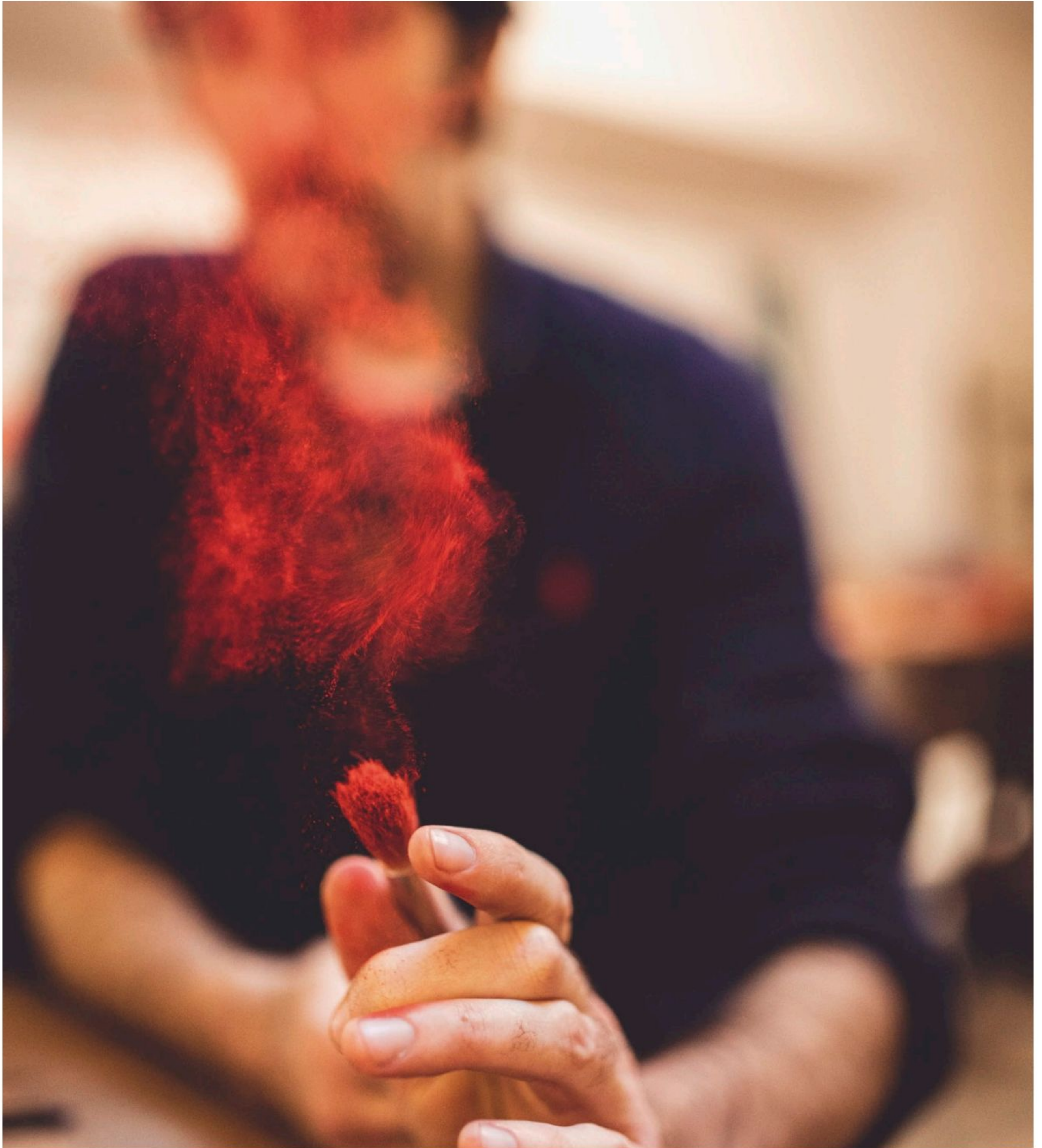


# LA VITA ROSSA

Balade le long de la Loire en 812 GTS **Page 84**

Yan Denes : quand la passion de Ferrari rencontre celle du dessin **Page 96**

Horlogerie, beaux objets, livres et souvenirs Ferrari **Page 102**



# UN PETIT COIN DE LOIRE

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER

Que faut-il pour un week-end réussi ?  
Un joli petit coin de campagne au riche  
patrimoine et un cabriolet, tout  
simplement. Mais pas n'importe lequel.



ICI, LES GRANDES  
VOIES DE CIRCULATION  
SE CROISENT DEPUIS  
LA NUIT DES TEMPS



**C'**est un petit coin de la Loire. Littéralement. Ici, entre les pays que l'on appelle Val de Loire, Puisaye, Pays Fort et Sologne, le fleuve décide d'arrêter sa course vers le nord pour

bifurquer, progressivement, vers l'ouest. Et c'est là où, partant plein sud, la route nationale 7 et l'autoroute A77 qui la double rencontrent le plus important des cours d'eau français.

Ce n'est donc pas qu'un simple coin, mais un carrefour où les grandes voies de circulation se croisent depuis la nuit des temps et où l'industrie s'est promptement développée au XIX<sup>e</sup> siècle. De Paris, d'où nous sommes partis au volant de la nouvelle 812 GTS, Briare n'est qu'à quelques encablures parcourues au petit trot. Fidèle à sa réputation, la 812 se montre une excellente Grand Tourisme, évoluant calmement et en silence aux allures licites, bien calée sur le 7<sup>e</sup> rapport de sa transmission. Mais les accélérations musclées en sortie des quelques péages du trajet suggèrent que l'auto présente bel et bien deux visages...

Mais pour l'instant, nous sommes arrivés à Briare. La paisible bourgade, traversée par un complexe réseau de canaux, est surtout connue pour son pont-canal enjambant la Loire. Ici, le canal de Briare, ouvert au XVII<sup>e</sup> siècle, permet de relier la Loire à la Seine, alors que le canal parallèle à la Loire débute sa descente vers celui du Centre et, plus loin encore, vers le Rhône. Autrefois il fallait traverser le fleuve et affronter ses caprices.

Depuis 1896, le pont à poutres métalliques long de 662 m permet aux embarcations de passer par-dessus la Loire (il sera le plus long pont-canal au monde jusqu'en 2003). Ce spectaculaire ouvrage d'art, sur lequel Gustave Eiffel a œuvré, est orné à ses extrémités de colonnes monumentales supportant des lampadaires, et il mérite à lui seul le voyage. Mais résumer Briare à ce pont si emblématique serait une erreur : durant plus d'un siècle, la ville était l'épicentre mondial de la fabrication de boutons et de perles, et les émaux que fabrique toujours sa manufacture sont présents tout autour du globe. Son histoire, c'est celle de Jean-Félix Bapterosses, un inventeur qui a imaginé une machine pouvant fabriquer 500 boutons porcelaine à la fois quand les spécialistes anglais les fabriquaient un à un. C'est à Briare qu'il va installer son usine, reprenant la faïencerie de la ville, en difficulté, où il lancera également par la suite la fabrication de perles qui vont déferler sur le continent africain durant l'ère coloniale. Chantre du paternalisme industriel, il va donner à Briare, où son usine emploie un millier de travailleurs (et ses activités bien plus encore), un nouveau visage. Il a bâti une cité industrielle modèle pour loger 180 familles, imagine un hôtel, une maison de retraite, une église... Pour son plaisir, il commande de superbes mosaïques aux plus grands artistes de son temps, réalisées avec les émaux qu'il fabrique également (une activité à l'époque marginale) et en fait faire des copies par ses ouvriers pour orner les monuments et belles demeures de la ville, tel l'ange signé Grasset qui

**Page de gauche et à droite**

Le pont-canal de Briare est un monument national, mais n'allez pas garer votre Ferrari à cet endroit ! Au Musée des Émaux et de la Mosaïque de Briare, l'original de la mosaïque qui orne l'église de la ville.





**À droite, à gauche et ci-dessous**  
L'immense manufacture de Briare paraît aujourd'hui bien vide, mais elle tourne à plein régime: l'ingrédient clé des émaux, la calcine, sort de ce four en brique chauffé à 1200 °C et qui doit être reconstruit à chaque cuisson. Dans les immenses atomiseurs, elle est mélangée à du sable et à de la bentonite pour créer les granulés qui seront ensuite pressés sous la forme de carreaux. Ne reste plus qu'à les cuire à 900 °C: attention, c'est chaud.





trône en façade de l'église. Mais les temps changent et la production des boutons s'effondre dans les années 60 en raison de l'arrivée de nouveaux modèles en plastique et surtout du développement des machines à laver, intraitables avec les fragiles boutons porcelaine. Aujourd'hui l'immense manufacture de 10 hectares aux bâtiments vieux de 150 ans n'emploie plus qu'une quarantaine de personnes pour la fabrication d'émaux. Sa renommée, elle, est restée intacte: les émaux de Briare sont partout, sur les murs et les sols des gares et aéroports du monde entier (dans le RER parisien ou le métro bruxellois, ils sont omniprésents), les façades des palais du Golfe, d'Asie et d'Afrique, le fond des piscines olympiques, les grands hôtels... Vous les croisez tous les jours, où que vous soyez.

Une demi-heure de route plus au sud, en longeant la Loire, nous arrivons dans le vignoble du Sancerrois: nous vous laissons libre choix de vous attarder dans les ruelles étroites de Sancerre (s'y aventurer seul avec une voiture aussi imposante que la 812 n'est pas forcément une bonne idée) ou de musarder dans les nombreuses caves locales. Nous optons plutôt pour attaquer les belles routes qui s'enroulent autour des vallons. Le long de la Loire, la ligne droite est la norme, alors impossible de résister à l'apparition

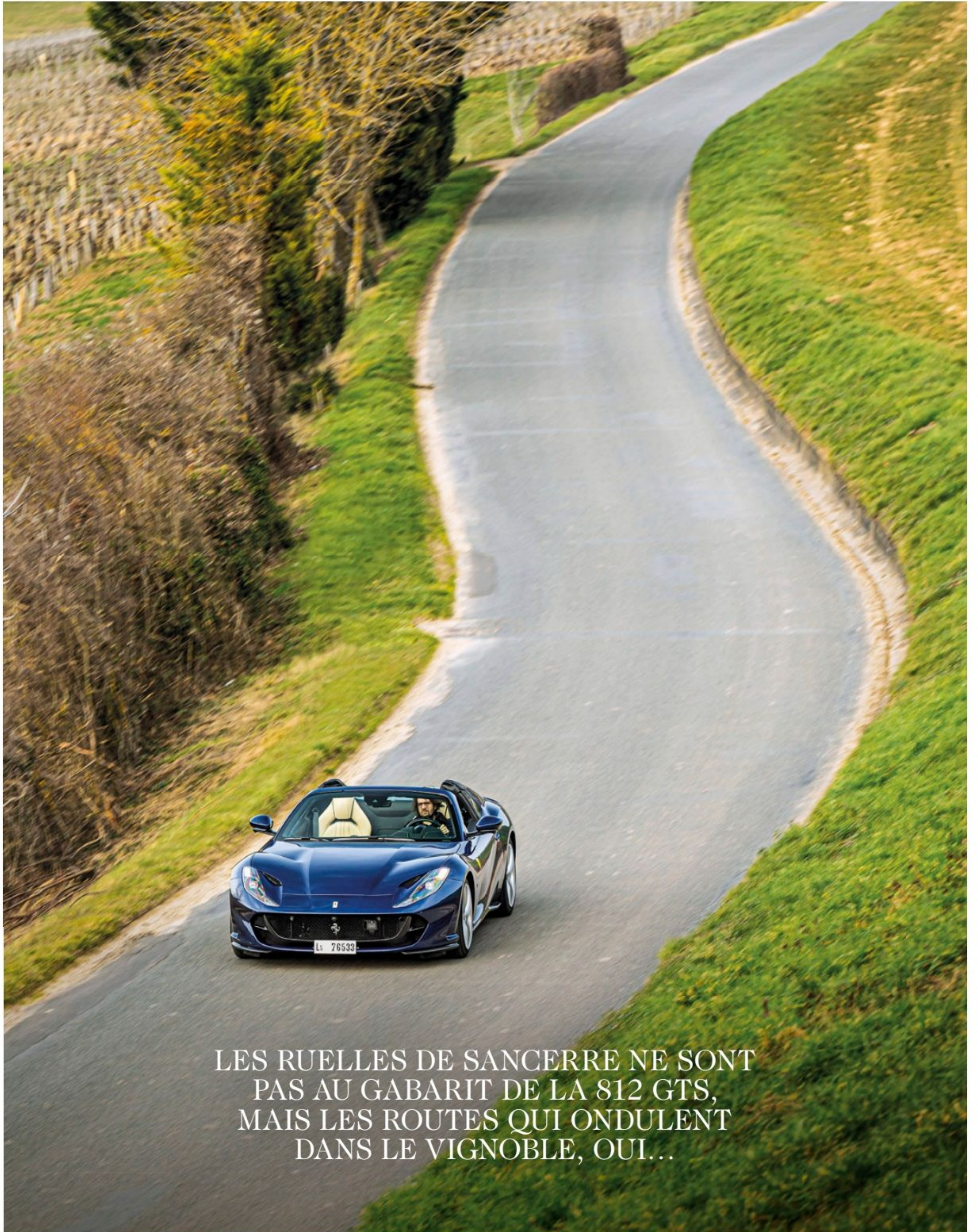
soudaine de ce terrain de jeu. Que dire qui n'ait pas encore été écrit dans nos pages sur l'incroyable 812? Une seule chose: la possibilité d'abaisser son toit rigide magnifie un peu plus (oui c'est possible), les extraordinaires sensations qu'elle dispense. Dans la fraîcheur de ce mois de février ensoleillé, vitres remontées, chauffage orienté sur les mains, l'expérience de conduite surnaturelle offerte par la 812 a quelque chose d'encore plus viscéral. J'ai connu peu de voitures, bolides de course compris, capables d'envoyer pareille décharge d'adrénaline à l'accélération, non seulement à son passager, mais aussi à son conducteur. Quant à la musicalité du V12 tout en haut dans les tours, j'en tremble encore. Et le fait de pouvoir profiter de la terrifiante sonorité de ses échappements, même toit en place, en abaissant simplement la petite vitre arrière à l'aide d'une commande électrique, justifie à lui tout seul de préférer la GTS à au coupé Superfast.

La période actuelle n'est pas propice à la découverte des tables de charme qui font le sel d'un week-end en automobile et aux visites impromptues alors, après être retournés à Briare pour la nuit, nous repartons quelques kilomètres plus au nord pour découvrir la ville de Gien et un autre grand patrimoine industriel

## OÙ QUE VOUS SOYEZ DANS LE MONDE, VOUS CROISEZ DES ÉMAUX DE BRIARE TOUS LES JOURS







LES RUELLES DE SANCERRE NE SONT  
PAS AU GABARIT DE LA 812 GTS,  
MAIS LES ROUTES QUI ONDULENT  
DANS LE VIGNOBLE, OUI...



**Cette page, sens horaire à partir de ci-dessus, et page de droite**  
 Dans l'atelier où les moules mères et les moules servant à créer les pièces de vaisselle sont fabriqués. À peine démoulées, les assiettes sont ébarbées avant une première cuisson : à ce stade, la matière est encore molle et entièrement récupérable pour être réutilisée. L'application des décors au pinceau demande une dextérité rare et des années d'expérience. Nous traversons la Loire à Gien.





## À GIEN, UN MÉLANGE DE SABLE, D'ARGILE ET DE KAOLIN EST CHAQUE ANNÉE TRANSFORMÉ EN 800 000 PIÈCES DE VAISSELLE

de la région: la Faïencerie de Gien. Cette autre manufacture du XIX<sup>e</sup> siècle est intimement liée à celle de Briare: les Bapterosses en furent également propriétaires mais désormais les deux sociétés évoluent chacune de leur côté. Et Gien s'est fait un nom en Europe dans la fabrication de vaisselle haute de gamme en faïence fine, fournissant expositions universelles et chefs d'États, nobles et aristocrates, mais aussi l'Orient Express pour sa vaisselle où le métro parisien pour le décor de certaines de ses stations.

À Gien, la production a toujours été manufacturée, vous ne trouverez pas ici de pièces réalisées à l'unité ou en petits volumes: tout a été mis en place depuis très exactement deux siècles pour sérialiser les méthodes de fabrication artisanales. Autrement dit, si les techniques sont antédiluviennes, il sort d'ici pas moins de 800 000 pièces par an. Ce qui est d'autant plus remarquable lorsque l'on découvre que les seules matières premières qui entrent ici sont onze variétés d'argile, de sable et de kaolin: 850 tonnes de pâte sont fabriquées sur place chaque année et utilisées sous la forme solide de « boudins de terre » pour les assiettes qui sont pressées, ou sous forme de barbotine (pâte liquide) pour toutes les autres pièces qui sont moulées: tasses, théières,

vases... Mais auparavant, il faut créer des « moules mères » qui serviront eux-mêmes à créer les moules en plâtre dont la durée de vie n'excède pas la centaine de pièces produites: une équipe s'emploie donc à plein temps à la seule tâche de fabriquer les outils nécessaires à la production.

L'une des étapes les plus fascinantes et qui est entièrement manuelle est la décoration des pièces, qu'il s'agisse de filets monochromes exécutés à main levée au pinceau, de l'application de transferts imprimés par chromolithographie, ou de la mise en couleur de motifs linogravés appliqués par transfert sur papier de soie. Une trentaine d'ouvrières s'attellent avec patience, minutie et dextérité à ce travail qu'elles qualifient de très sensoriel. Et pour imaginer toutes les pièces qu'elle produit, la maison s'appuie sur ses incroyables réserves comprenant 12 000 dessins numérisés et 4 000 moules retraçant toute son histoire depuis sa création en 1812 et dont certaines rééditions marqueront cette année de bicentenaire.

Au moment de repartir, chargés de fragiles paquets de vaisselle, nous ne pouvons que louer le grand coffre de la 812, mais aussi son bouton « route bosselée » qui maintiendra nos achats intacts! 🚗

# Carnet d'adresses

## Hôtel

### LE DOMAINE DES ROCHES

Séjourner dans l'un des manoirs bâtis au XIX<sup>e</sup> siècle pour la famille Bapterosses, fondatrice des Émaux de Briare, est assurément la meilleure idée pour compléter la visite de la ville. Nichée au centre d'un parc de 10 hectares planté d'arbres centenaires, cette superbe demeure est désormais un hôtel 4 étoiles (référéncé Les Collectionneurs) qui propose d'élégantes chambres et deux suites, dont certaines sont encore décorées de mosaïques d'époque, mais aussi des cottages indépendants avec terrasses privées pour une à huit personnes. Lorsque la période sera plus propice, vous pourrez également profiter de son restaurant gastronomique, listé au Guide Michelin (les repas sont actuellement servis en chambre) et de sa belle piscine intérieure.

2, rue de la Plaine, Briare

Tél.: 02 38 05 09 00 - [domainedesroches-briare.fr](http://domainedesroches-briare.fr)



## À visiter

### MUSÉE DES ÉMAUX ET DES MOSAÏQUES DE BRIARE

Pour tout comprendre de l'importance que la manufacture de Briare a eue dans la région, de l'influence que ses produits ont eue dans le monde. Mais aussi pour découvrir l'impact de Jean-Félix Bapterosses sur la ville et les nombreuses collaborations artistiques organisées par l'entreprise au fil des ans.

**Briare**

Tél. : 02 38 31 20 51

[musee-mosaique.com](http://musee-mosaique.com)

### NOUVEAU MUSÉE DE LA FAÏENCERIE DE GIEN

200 ans d'évolution des arts décoratifs à travers les pièces les plus marquantes de l'entreprise, et un espace entièrement réinventé au sein de la manufacture, mêlant l'histoire et l'avenir.

**Gien**

Tél. : 02 38 05 21 05

Ouverture fin 2021

## Shopping

### BOUTIQUE D'USINE FAÏENCERIE DE GIEN

Toutes les collections à prix d'usine : le plus difficile sera de faire votre choix!

**Gien**

[gien.com](http://gien.com)

## Pratique

### SAV CHARLES POZZI LEVALLOIS

L'agent officiel Ferrari.

107, rue Aristide Briand

Levallois-Perret

Tél. : 01 47 39 96 50









# COMME UNE TRAÎNÉE DE POUDRE

Il compte de grands collectionneurs parmi ses clients et a signé le casque de Charles Leclerc pour le 1000<sup>e</sup> GP de la Scuderia. La passion de Ferrari et du dessin rythment à 300 km/h la vie de Yan Denes.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS MATHIEU BONNEVIE

**D**ans son atelier de Joinville, les coups des pinceaux de Yan Denes donnent patiemment vie à une 330 P4. Autour de lui, des centaines de crayons et de pinceaux, d'étranges pots colorés, mais aussi des modèles réduits, une foison d'ouvrages de référence et de nombreuses œuvres au mur. La couleur qui domine, c'est bien sûr le rouge, car les deux passions de l'artiste sont le dessin et Ferrari. « Je me rappelle très bien le jour où Ferrari est entré dans ma vie, témoignage Yan. J'ai grandi en Corse et un jour de juin 1992, un rallye du Club Ferrari italien était de passage. Ma mère m'a proposé d'aller voir les voitures regroupées sur le port d'Ajaccio. Imaginez un peu un garçon de 9 ans qui se retrouve entouré par une centaine de Ferrari! Ça m'a marqué à vie. J'ai commencé à accumuler les modèles réduits, les livres et les docs, et à rencontrer des propriétaires... »



## « Réaliser le casque de Charles Leclerc pour le 1000<sup>e</sup> GP est une consécration que je n'imaginai pas arriver si vite »

Et le dessin dans tout ça? « C'est même venu avant! Je dessine depuis que je sais tenir un crayon, mais les voitures sont venues après. Je dessinais à l'origine surtout des architectures, puis vers 18/20 ans, j'ai commencé à lier mes deux passions.

Après un bac option art, j'ai quitté la Corse pour l'école d'art de Toulon (je ne voulais pas quitter le sud). Au cours de mes études, des collectionneurs avec qui j'étais en contact ont commencé à me demander de dessiner leurs voitures, et j'ai vendu mes premiers dessins. Un des premiers à me passer commande était le magasin de modèles réduits Automini, qui se trouvait non loin de mon école. Il continue aujourd'hui de me commander régulièrement des œuvres. »

Imaginait-il pour autant en vivre? « Après mon diplôme, j'ai essayé différents boulots: designer dans une société de parcs d'attractions ou dans la joaillerie, mais tout cela ne me plaisait pas trop. En 2009, un an après mon diplôme, j'ai décidé de me lancer à mon compte. C'était l'année de la crise, beaucoup d'entreprises fermaient et je me suis dit qu'il valait mieux me lancer seul, qu'il fallait tenter le coup. »

Les réseaux sociaux ont joué un grand rôle dans le décollage de sa carrière, mais pas seulement: « Ma participation au Sport et Collection 2014 a été déterminante. J'ai donné un de mes dessins pour la vente aux enchères, ce qui m'a apporté un coup de projecteur, et j'y ai rencontré Jean-Paul Montanari, le PD-G du distributeur Modena Sport Toulouse qui a découvert mes tableaux et m'en a acheté quelques-uns. »

Les clients de Yan sont surtout des propriétaires et des collectionneurs, qui aiment bien lui rendre visite à son atelier « C'est un peu frustrant depuis un an, nous confie-t-il, car ce sont toujours de belles rencontres. Via Instagram, j'ai fait la connaissance de gens avec des collections assez inattendues, à l'image de la fille d'un très grand collectionneur, elle aussi passionnée, qui est venue à l'atelier avec sa Lamborghini Miura. Dans ma toute petite ville, déserte, la voir arriver avec cette auto est une expérience que l'on n'oublie pas. Je dessine aussi des chevaux, et donc en ce moment, je dessine les siens... John Taylor, qui possède une FXX-K, m'a un jour invité à assister à des tests privés sur le Castellet et à Hockenheim,

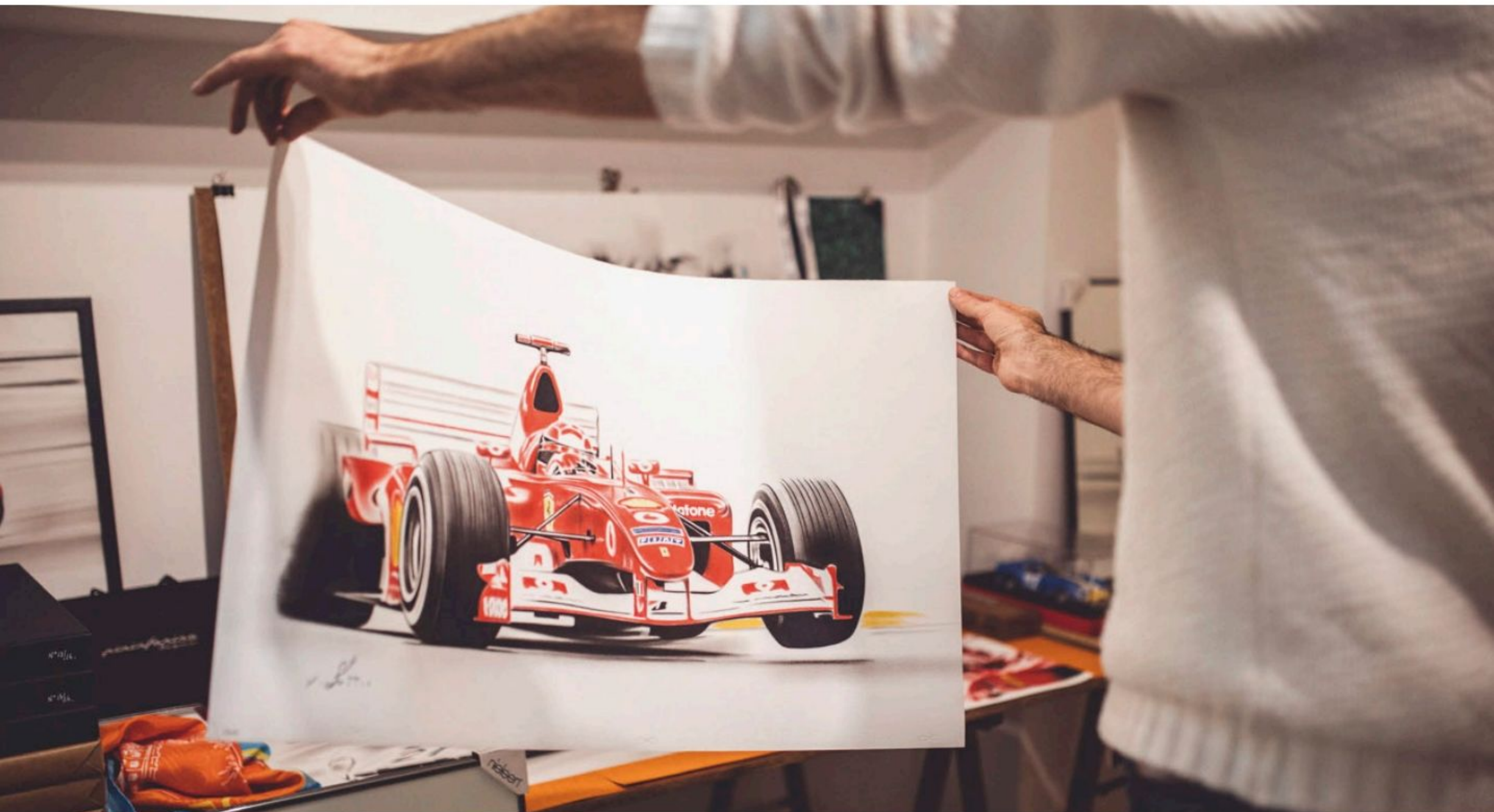
poursuit-il. En Allemagne, il m'a demandé ma taille et m'a fait signer une décharge. À ce moment je commence à le regarder un peu bizarrement. Il m'annonce alors qu'il va m'emmener le lendemain parcourir quelques tours! C'était très physique, mais ça fait de très beaux souvenirs. »

Ce qui distingue l'œuvre de Yan Denes, c'est une technique très spéciale, qu'il a commencé à développer dès son plus jeune âge: « Il y avait à Ajaccio un magasin de couleurs très ancien, meublé entièrement en bois, avec des crayons rangés par couleur. Ma mère m'y a emmené quand j'avais sept ans, j'y ai découvert le pastel sec sous forme de crayon, que j'utilise toujours depuis. La marque américaine PanPastel a créé il y a une dizaine d'années des petits godets de poudre de pastel sec. C'est le même médium que les crayons de pastel, mais en beaucoup plus concentré. Avec très peu de quantité, on peut faire beaucoup de choses. Ça permet de mélanger les couleurs à l'infini, avec un geste proche de celui du peintre, avec des dégradés plus homogènes. Normalement, on l'applique avec des éponges, mais moi



**Sens horaire, à partir de la page de gauche**

Entre les mains de Yan Denes, un modèle réduit du casque que Charles Leclerc a porté lors du 1000<sup>e</sup> GP de la Scuderia, et dont il a réalisé les illustrations. La technique très spéciale de l'artiste consiste à appliquer du pastel en poudre au pinceau brosse: la qualité du papier choisi garantit l'accroche de la poudre et la bonne restitution des couleurs. À manipuler avec soin!



j'utilise des pinceaux brosse très courts de la marque da Vinci. Cela me permet d'appuyer la poudre sur le papier adéquat, avec des tons très intenses. L'inconvénient, c'est que si on se loupe, on ne peut pas revenir en arrière, et il ne faut jamais toucher la feuille, donc travailler avec la main toujours en suspension: cela demande beaucoup de dextérité. »

Quels sont ses formats de prédilection? « Dans l'absolu je préfère le 70x100 cm, pour le confort de travail et un rendu intéressant. Je descends rarement en dessous de 50x65 cm, mais en ce moment je travaille sur une 288 GTO pour un client anglais, sur un format assez petit. Je commence par un dessin précis au critérium, à la mine 0,5, puis je pose le noir et enfin les couleurs. Généralement le rouge (forcément!), mais si j'ai des couleurs claires, il faut que je commence par celles-ci, car il y a toujours une infime portion de poudre qui va venir s'appliquer partout. Le rouge est tellement puissant, que ça ne pose aucun problème. »

Le dessin a permis à Yan de vivre sa passion pour Ferrari d'une façon qu'il n'aurait jamais pu imaginer, et va lui ouvrir les portes de la Scuderia Ferrari en lui donnant l'occasion de réaliser le casque spécial de Charles Leclerc, porté à l'occasion du 1000<sup>e</sup> Grand Prix de l'équipe.

« Valentin Belgy, qui possède l'entreprise de peintures de casque BS Design, est venu me voir lors du dernier salon Rétromobile (nous n'habitons pas loin l'un de l'autre et connaissons nos travaux respectifs). Il m'a dit que Charles voulait un casque spécial et m'a demandé si ça m'intéressait. Bien sûr! Nous avons attendu jusqu'à la fin mai 2020 avant d'avoir le feu vert, le temps de s'assurer qu'il y aurait bien des courses durant cette saison. À l'origine, Charles voulait célébrer sa victoire de Monza en 2019, qui était un moment important de sa carrière, puis le projet a évolué pour célébrer le 1000<sup>e</sup> GP de la Scuderia. L'idée finale était de représenter les quinze voitures qui ont permis à des pilotes de remporter le titre pilote. »

Un projet exceptionnel, mais qui a néanmoins été un peu frustrant: « Avec le confinement, je n'ai pas pu rencontrer Charles, ni me rendre sur le Grand Prix, mais participer à pareil projet est une sacrée consécration, que je n'attendais pas arriver aussi vite. »

De quoi imaginer de nouvelles choses: « Je rêve de réaliser une art car, mais il ne s'agit pas de faire n'importe quoi. Je participe depuis quatre ans aux Challenge & GT Days, un événement organisé par Heinz Swoboda, qui se déroule sur le Red Bull Ring. Je ne connaissais pas très bien ces voitures de course modernes. L'ambiance y est très détendue et on peut approcher beaucoup de monde. Certains sont intéressés par l'idée d'habiller leur voiture d'une façon spéciale. Tout dépendra des volontés du commanditaire et des formes de sa voiture. »

Une nouvelle page de la passion de Yan Denes s'écrit ainsi en ce moment: voir une de ses créations courir, appliquée sur une Ferrari. Et qui sait jusqu'où ses passions vont le mener? 🏁





**Sens horaire à partir de ci-dessus**

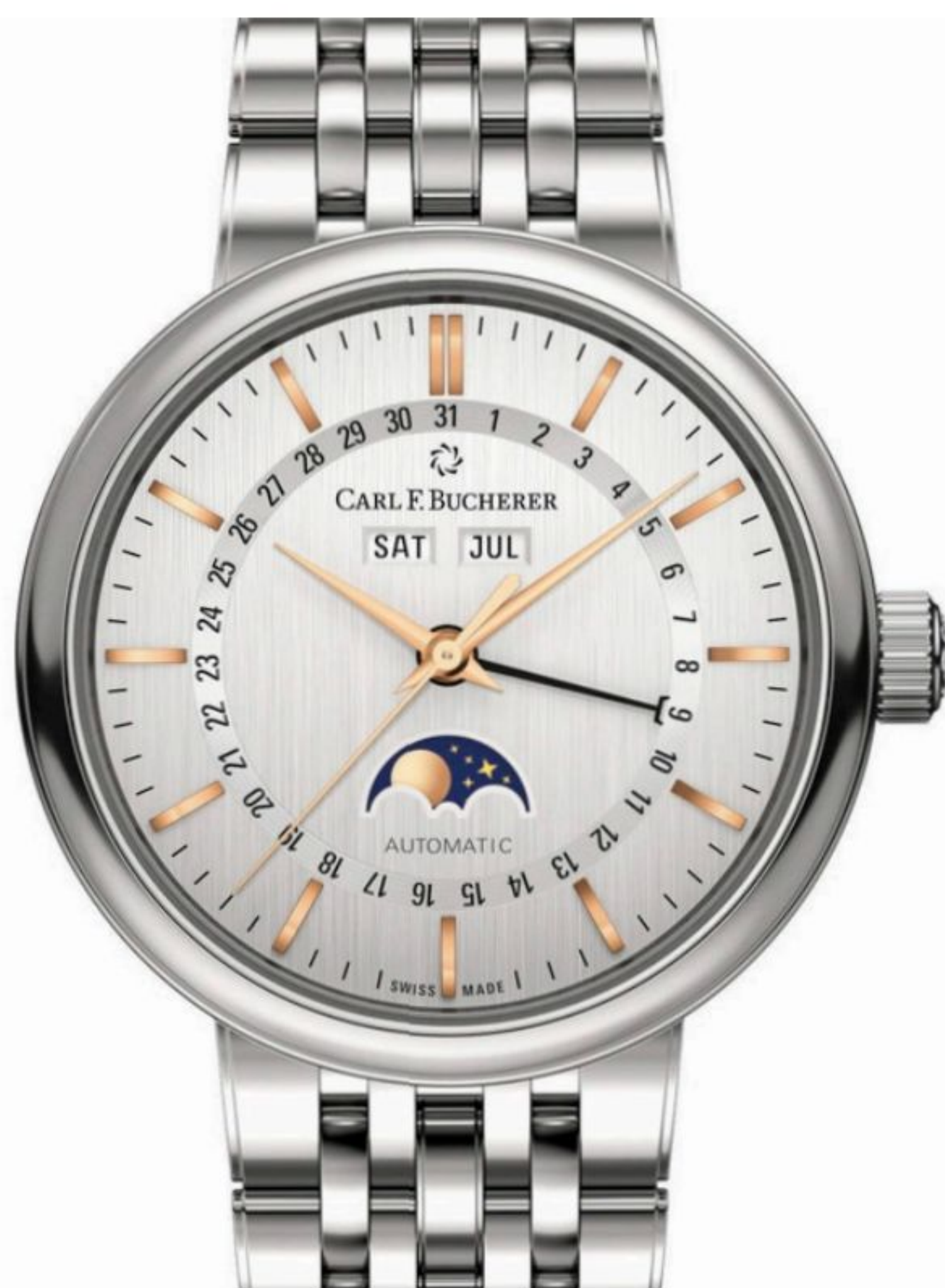
Dans l'atelier de Yan Denes, les dessins des plus belles Ferrari s'accumulent, tout comme les ouvrages de référence! Aucun droit à l'erreur avec la technique du pastel en poudre: le geste se doit d'être précis, sans toucher le papier. Une infime partie des crayons et pinceaux utilisés. La ligne de départ des 24h du Mans 1957 recrée.



# CLAIR DE LUNE

Un peu de poésie pour ces boîtiers qui indiquent l'une des plus anciennes façons de mesurer l'avancée du temps.

TEXTE ROBERT LOUIS MOMINE



**Carl F. Bucherer  
Adamavi Full Calendar**

La très sophistiquée collection Adamavi de l'horloger lucernois Carl F. Bucherer (maison fondée en 1888), s'enrichit d'une version quantième complet avec phase de Lune à un prix tout doux. Vous l'aurez deviné, il faudra donc se contenter d'un mouvement automatique (le calibre CFB 1966, basé sur l'éprouvé ETA-2892A), et d'un mouvement non perpétuel (il faudra régler ajuster la date cinq fois par an, à la fin des mois en moins de 31 jours) mais ne boudons pas notre plaisir tant ce boîtier est élégant et la complication rare dans cette gamme tarifaire. Ici, le jour et le mois sont indiqués dans des petits guichets à midi, alors qu'une quatrième fine aiguille pointe la date indiquée sur un anneau fraisé sur le cadran, numéroté jusqu'à 31 en chiffres arabes. Quant à la phase de Lune (dorée sur ciel de nuit étoilé) elle prend place à 6 heures dans le traditionnel guichet en forme de croissant de Lune. Le boîtier d'un diamètre de 39 mm est disponible avec un cadran à fond noir ou argent, les aiguilles indiquant l'heure, ainsi que les index bâton systématiquement couleur or. Le bracelet est au choix en cuir d'alligator bleu marine ou noir, ou en acier inoxydable.

3950 francs suisses (bracelet acier), [carl-f-bucherer.com](http://carl-f-bucherer.com)

**Jaeger LeCoultre  
Master Ultra Thin  
Tourbillon Moon**

Attention chef-d'œuvre : deux complications sont ici à l'œuvre, se faisant face sur le cadran du boîtier en or « Le Grand Rose ». À midi, phase de Lune indiquée dans les deux hémisphères, à 6 heures, tourbillon visible sur son pont en or. Sans oublier l'aiguille de date sautante, à l'extrémité peinte d'une touche de rouge, qui bondit avec grâce de 90° par-dessus le tourbillon entre le 15 et le 16 de chaque mois. La finition admirable de ce garde-temps, avec son cadran coquille d'œuf, ses aiguilles dauphine et son bracelet en cuir brun, ne le rend que plus exceptionnel.

88 000 euros, [jaeger-lecoultre.com](http://jaeger-lecoultre.com)



**Hermès  
Arceau Grande Lune**

Sur ce quantième complet, l'élégant affichage de la phase de Lune, placé au centre du cadran de la date placé à 6 heures, se fond sur le bleu soleillé de celui-ci, parsemé d'étoiles argentées.

Pour le reste, cette nouvelle version de la classique Arceau d'Hermès reprend tous les codes du boîtier imaginé en 1978 par Henri d'Origny et inspiré par l'univers hippique : attaches asymétriques en formes d'étriers et chiffres arabes inclinés évoquant un cheval au galop. Le tout plongé dans une atmosphère délicieusement nocturne.

Prix NC, [hermes.com](http://hermes.com)



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](http://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](mailto: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** 

# A TAVOLA!

La cuisine et l'Italie, voilà deux sujets indissociables, et pour agrémenter la vôtre, voici le meilleur de l'art de la table *made in Italy*.

TEXTE ROBERT LOUIS MOMINE



## Accessoires de cuisine Alessi Plissé

Michele De Lucchi est l'une des figures prédominantes du design italien: il y a tout juste 40 ans il fut l'un des membres fondateurs du radical mouvement Memphis, qui a provoqué un véritable séisme dans les milieux de la création. Mais c'est dans la mode des années 50 et 60 qu'il est allé chercher son inspiration pour créer la ligne d'accessoires Plissé pour la célèbre maison Alessi. Disponible en rouge, blanc, gris ou noir, cette série de petits appareils électriques de cuisine se pare de résine thermoplastique aux formes... plissées. Grille-pain, mixeur plongeur, blender et presse-agrumes s'ajoutent aux bouilloires dévoilées l'an passé.

De 85 à 155 euros, [alessi.com](http://alessi.com)



## Vaisselle Seletti Palace

En 2021, l'architecture s'invite avec beaucoup d'humour sur les tables italiennes, à l'image de la vaisselle Palace imaginée par Alessandro Zambelli pour Seletti. Ces palais renaissance se déclinent en assiettes, ramequin et poivrier/salière, tous empilables, vous permettant d'assembler une petite ville prête à recevoir vos meilleures recettes. Et tant pis si les plans du Palazzo Borghese disparaissent sous la soupe!

De 49 à 420 euros, [seletti.it](http://seletti.it)



## Machine à café AnZa White

Encore plus indissociable de l'Italie que la cuisine, l'espresso! Et pour goûter le vôtre avec élégance, la machine à café AnZa apparaît comme la plus étonnante des solutions. Certes, elle a été créée en Californie, mais qu'importe: ce cube en Corian (ou en béton brut, au choix), orné de détails en bois huilé, en cuivre et en porcelaine, sera le clou de votre cuisine. Ne reste plus qu'à glisser des grains de café italien dedans et le tour sera joué!

1 180 dollars, [anzacoffee.com](http://anzacoffee.com)





## CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

*rêvez, nous exauçons*

### SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI, SPORT & COLLECTION

**Matériel agréé par les plus grands constructeurs**

Ferrari, Maserati, Lamborghini, Porsche, Audi, Mercedes  
BMW, Jaguar, Range Rover

### SPÉCIALISTE ALUMINIUM & RÉPARATION CARBONE

### TESLA APPROVED BODY SHOP

Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

" Ma fierté et ma joie sont de participer  
quotidiennement à ce métier d'art et de création.  
Mon équipe est animée des mêmes sentiments,  
il suffit de les rencontrer pour s'en convaincre."



## SWISSVAX™ PROVENCE

### TRAITEMENT CARROSSERIE & CUIRS

Lustrage | Réparation de cuir | Rénovation | Recoloration

**SWISSVAX** D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH**  
+33 (0)6 27 34 33 46 | [contact@carrosserieherve.com](mailto:contact@carrosserieherve.com)

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

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



CARROSSERIE HERVE  
PROVENCE



SWISSVAX™  
PROVENCE



CARROSSERIE HERVE  
CÔTE D'AZUR

# ARRIVAGE D'ITALIE

La maison italienne Artioli Editore 1899 se passionne pour Ferrari avec trois ouvrages très différents.

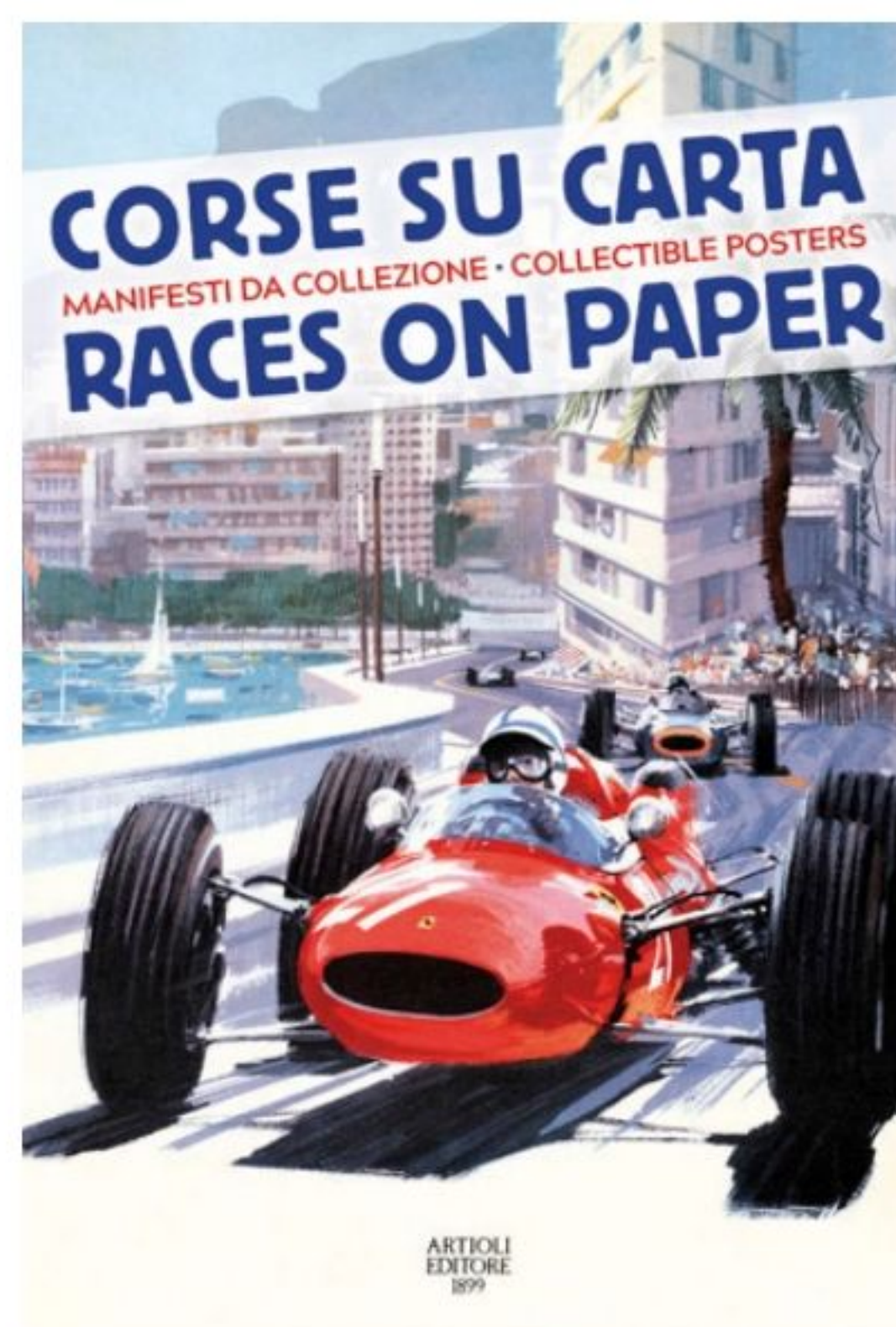
TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ



## La Ferrari nel Cuore

55 euros | Artioli Editore 1899 | Daniele Buzzonetti

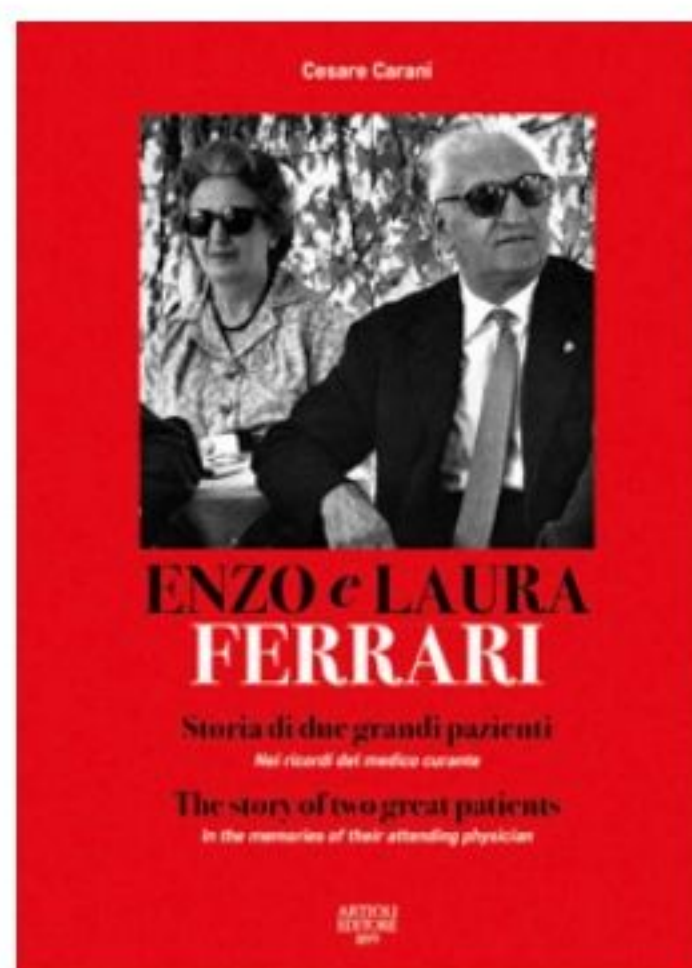
Mauro Forghieri est sans aucun doute l'un des noms les plus importants de Ferrari: nommé responsable du département technique à l'âge de 26 ans seulement, l'ingénieur sera l'instrument de tous les succès des années 60, 70 et 80. Dans ce beau livre de 320 pages, il raconte à la première personne son incroyable carrière à Maranello dans de nombreux chapitres qui sont autant de fabuleuses histoires différentes, de la mise au point de la 250 GTO au prototype de berlinette 408 à 4 roues motrices, en passant par les victoires au Mans des Testa Rossa, les années Lauda... et tout le reste. L'iconographie est inégale (beaucoup de photos de voitures sont très connues), mais la richesse de cet ouvrage indispensable fait rapidement oublier ce petit désagrément.



## Races on Paper

32 euros | Artioli Editore 1899 | Daniele Buzzonetti

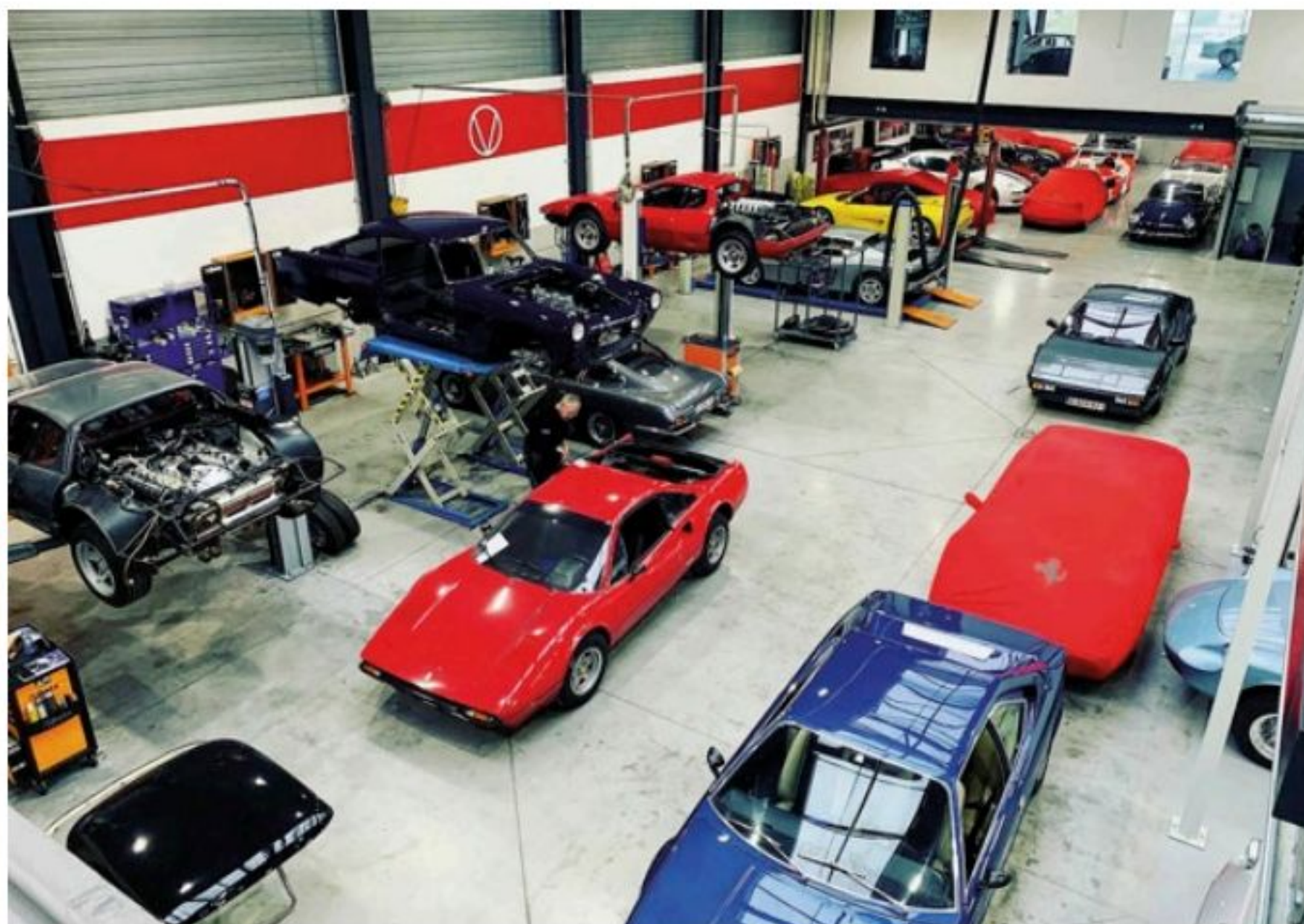
L'histoire du sport automobile retracé à travers les plus belles affiches d'événements sportifs, tel est le propos de ce livre qui se base sur les documents de la fabuleuse collection de Lauro Malavolti. Celle-ci regroupe des affiches datant du début des sports mécaniques jusqu'aux années 80, faisant ainsi la part belle à l'illustration et au design graphique réalisé à la main. Grands Prix, épreuves d'endurance, courses de côte... Tout y passe et c'est absolument fascinant. Un ouvrage au prix tout doux qui trouvera naturellement sa place dans toute bibliothèque d'amoureux de l'automobile.



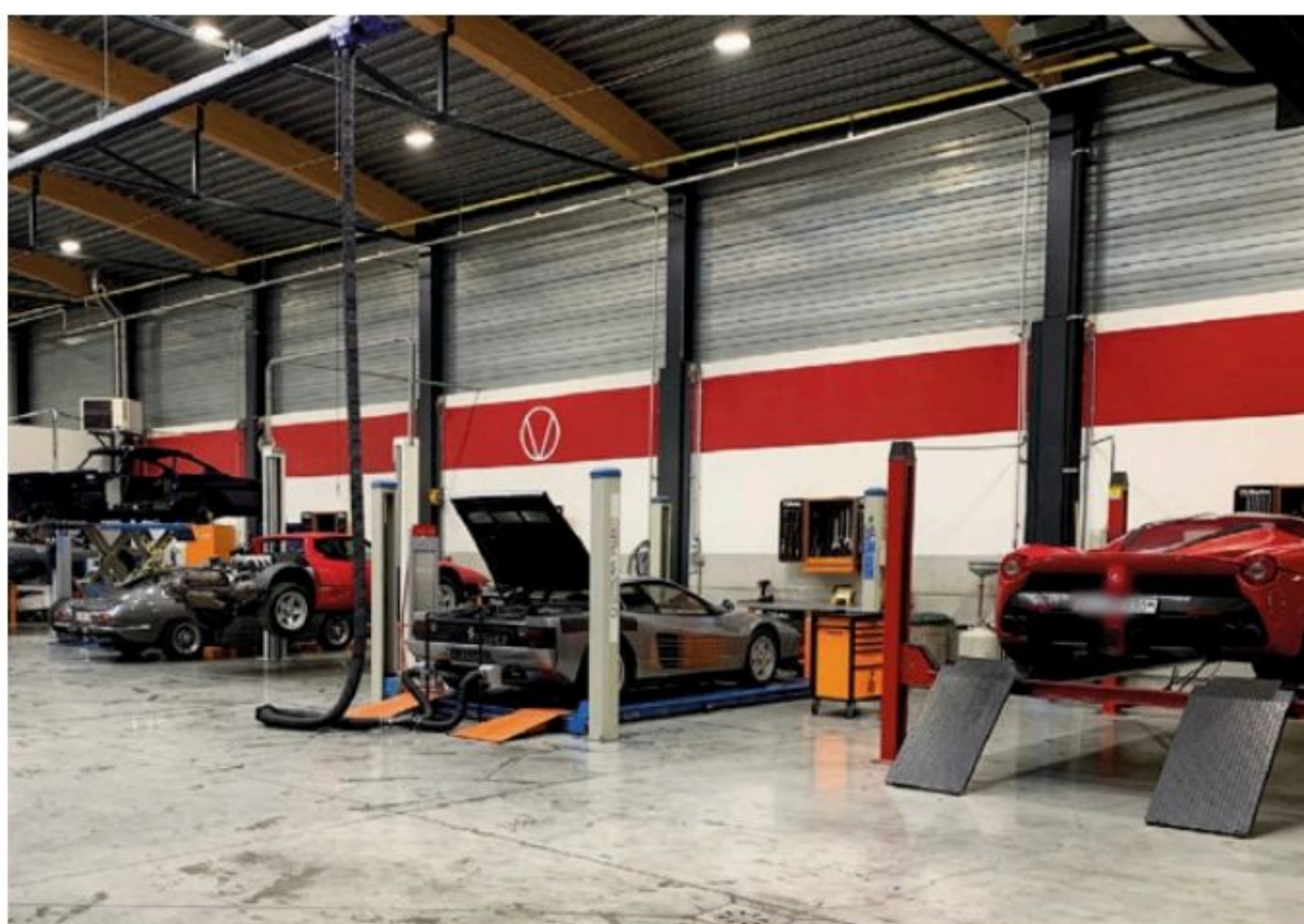
## Enzo e Laura Ferrari

22 euros | Artioli Editore 1899 | Cesare Carani

Curieux petit livre signé par celui qui était le médecin d'Enzo et de Laura Ferrari depuis le milieu des années 70, jusqu'à leur mort, et sous-titré « L'histoire de deux grands patients ». Celui-ci rencontrait Enzo tous les jours pour le bilan quotidien que le *Commendatore* exigeait, et il nous raconte ici l'homme au quotidien, sa relation avec sa femme et avec la médecine, tel que personne d'autre que lui ne l'a vu. Une idée un peu curieuse, mais si vous voulez absolument tout savoir sur Enzo Ferrari, vous y apprendrez sans doute quelque chose de nouveau.



## RESTAURATION • ENTRETIEN



**OFFICINA VALENTI**  
SPORT & CLASSICS CARS

**SPÉCIALISTE INDÉPENDANT FERRARI • MASERATI • LAMBORGHINI**

Tél. +32 2 331 33 20 - [www.officinavalenti.be](http://www.officinavalenti.be)

# MONOPOSTO

Vous reprendrez bien un peu de monoplace ?



## Volant de SF1000 au 1:4, Amalgam

Vous connaissez tous les fabuleux modèles réduits de voitures Amalgam, mais savez-vous que le fabricant assemble également des répliques de volants de Formule 1, aussi bien à l'échelle 1:4, qu'à l'échelle 1? Si ces derniers sont des œuvres d'art coûteuses (comptez 4531 euros pour la réplique de celui de la SF1000 de la saison 2020), les versions au 1:4 permettent d'assembler facilement une fascinante collection: à ce jour, sept volants de Formule 1 des années 2000 ont été reproduits. Comme pour tous ses produits, Amalgam propose un paiement en quatre fois sans frais.

229 euros | [amalgamcollection.com](http://amalgamcollection.com)

## Bielle et piston de 248 F1

D'authentiques pièces de Ferrari de compétition connaissent une seconde vie comme objets de décoration officiels, à l'image de ce piston et de sa bielle, de 248 F1 de la saison 2006 posés sur un socle en fibre de carbone. Un objet en série limitée accompagné de son certificat de conformité signé par Mattia Binotto, le responsable de l'écurie Ferrari de Formule 1.

1 200 euros | [store.ferrari.com](http://store.ferrari.com)



## Phil Hill, Monaco 62, par Yan Denes

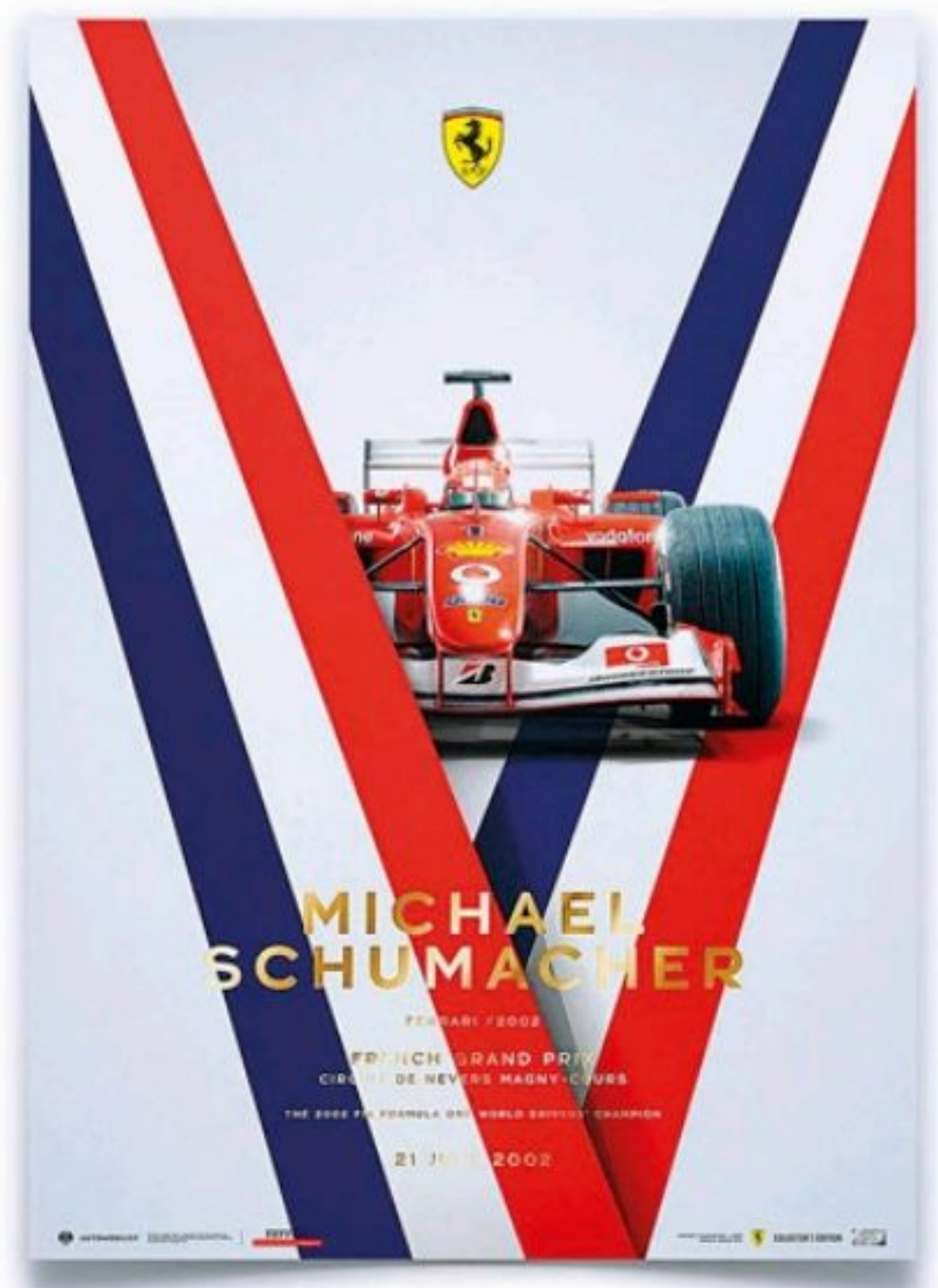
Le Champion du Monde 1961 ne réitérera pas l'exploit la saison suivante, mais la vision d'une Ferrari 156 dans le port de Monaco est toujours un grand moment. Yan Denes a capturé ce qui reste le meilleur résultat de cette saison, avec une deuxième place dans les rues de la Principauté. Lithographie 50 x 65 cm, tirage limité à 10 exemplaires.

300 euros | [yanden.com](http://yanden.com)

**Affiche Michael Schumacher, Automobilist**

Automobilist s'est spécialisé dans la recréation de grands moments du sport automobile en mêlant photographie et images en 3D. En plus de ces œuvres, la société édite des affiches de grande qualité et célèbre cette année quatre grandes victoires remportées par Michael Schumacher en 2002: les GP de France, du Japon, d'Italie et d'Allemagne. Le premier est tiré en édition limitée à 500 exemplaires avec estampage à la feuille d'or.

103,43 euros | [automobilist.com](http://automobilist.com)



**Garages personnalisés  
Carea Design**

Parce que les garages sont trop souvent une pièce délaissée de la maison, Carea Design exploite son expérience acquise dans la création de salles de cinéma haut de gamme privées pour concevoir des garages qui sont de véritables écrans lumineux capables de sublimer les voitures qui les occupent, avec de nombreuses options de matières et de personnalisation.

Prix sur demande | [carea-design.com](http://carea-design.com)



**Sneakers Ferrari Puma Mirage Mox**

Avec la Mirage Mox, Puma réussit un coup en trois bandes: née dans les années 70, ressuscitée dans les années 90, elle fait son grand retour dans des couleurs toujours aussi vives, et même en version Ferrari! Trop voyantes pour vous? Pas de problème: il y a 24 modèles différents dans la collection Puma pour Ferrari.

120 euros | [store.ferrari.com](http://store.ferrari.com)



**Gilet Cadot Bennet**

Pièce iconique de la maison française Cadot, le gilet sans manches Bennet est réalisé en flanelle de laine italienne et matelassé en plumes et duvet recyclés. Disponible dans six coloris, il est idéal par-dessus une chemise et sous une veste, pour prendre le volant en toute l'élégance à la mi-saison sans craindre le coup de froid.

250 euros | [cadot.fr](http://cadot.fr)

TOUS LES 3 MOIS  
**EN KIOSQUE**



ANCIENS NUMÉROS ET ABONNEMENT SUR  
**WWW.NGPRESSE.FR**

# AUTOFFICINA

Moteur & Sens : la passion avant tout **Page 112**

La 308 Vettoresina de Jérémie : le Graal de la Berlinette **Page 116**

Nos conseils pour acheter une Dino 246 **Page 118** L'actualité du marché **Page 126**







# LA PASSION AVANT TOUT

Une solide passion, voilà ce qui caractérise les fondateurs de Moteur & Sens. La clé de leur *success story*?

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER

C'est un bâtiment anonyme d'une zone commerciale au sud de Paris, comme on en voit des centaines lorsqu'on traverse l'Île de France, et pourtant celui-ci cache un véritable coffre au trésor automobile : lors de notre visite, une quarantaine de voitures d'exception s'y trouvaient à vendre, souvent dans des versions très rares, voire des spécifications improbables. Bienvenue chez Moteur & Sens, l'entreprise fondée par Silvère Imbert et Pierre-Hervé Ponceau.

Rien ne prédisposait les deux trentenaires à devenir vendeurs de voitures : passionnés dès le plus jeune âge, ils rêvaient de devenir journalistes automobile dans la presse écrite et c'est à l'occasion d'un stage

chez nos confrères de *Sport-Auto* qu'ils se sont rencontrés à la fin des années 2000, avant de poursuivre chacun leur chemin. Mais les places sont rares dans le métier et Silvère est entré dans la vente, avant de proposer à Pierre-Hervé de rejoindre en 2012 l'équipe d'un négociant automobile.

« Nous avons commencé à travailler ensemble, témoignent-ils d'une seule voix, mais nous n'étions pas heureux : nous ne pouvions pas faire les choses par nous-mêmes, nous n'avions pas de

tranquillité d'esprit au moment d'effectuer des ventes. Alors, en 2018, nous avons décidé de nous lancer à notre compte avec Moteur & Sens, avec pour objectif de donner un second souffle à un métier souvent mal vu. »

« Nous voulions donner un second souffle à un métier souvent mal vu »





Si, plus jeunes, ils n'ont jamais imaginé en faire un métier, leur approche passionnée a permis à leur activité de décoller : « *Nous avons déjà une clientèle qui nous suivait de façon personnelle, et nous avons explosé en étant dès le départ carrés et commerçants, et en ne lésinant pas sur les frais pour s'assurer de la satisfaction des clients.* »

Les chiffres en disent long sur cette réussite : en deux ans et demi, Moteur & Sens a vendu 700 voitures et la progression du chiffre d'affaires est spectaculaire, passant de 5 millions d'euros sur les six premiers mois de 2018, à 35 millions d'euros en 2020.

Une réussite qui s'explique en partie par l'utilisation abondante des réseaux sociaux, et particulièrement en étant très actif sur Instagram. « *Nous avons pris la parole de façon transparente, face caméra, afin de rendre ce milieu moins opaque. Nous montrons toutes les voitures que nous achetons et vendons, et ceux qui nous suivent savent où elles sont entretenues, ils voient le volume de nos ventes. C'est un outil qui leur donne confiance en nous. Ce réseau s'adresse essentiellement aux moins de 50 ans, pas vraiment à nos clients donc, mais les enfants de nos clients nous suivent, ce qui nous a beaucoup aidés.* »

C'est ainsi sur Instagram que nous suivons, un soir, en direct et en vidéo, la livraison d'une auto à son acheteur : sous les notes du thème musical de *Skyfall* diffusé dans le showroom, une Aston Martin DB5 apparaît dans un nuage de fumée sur un fond étoilé... Voilà une expérience client spectaculaire !

**« Nous montrons tout sur Instagram. C'est un outil qui permet aux clients de nous faire confiance »**



Qui sont les clients de Moteur & Sens? « À 95 % des chefs d'entreprise. Il n'y a pas des gens du show-business ou de sportifs chez nous, mais des gens qui travaillent dur pour s'offrir ce qui est parfois leur seul plaisir. Ils ne sont pas dans le paraître, mais dans la réalisation de rêves d'enfance. Certains reviennent dans les 15 jours pour un nouvel achat, d'autres vont jusqu'à se mettre en danger financièrement pour une voiture... »

Le choix des modèles exposés détonne, avec de véritables collectors: dans le showroom trônent deux 16M, une 430 Scuderia, une 458 Speciale et une Speciale Aperta, ou encore une 575 Superamerica. Mais il n'y a pas que des Ferrari, et les modèles des autres marques sont tout aussi désirables: différentes générations de Porsche Carrera RS, GT3 et GT2 RS, une 992 Targa Heritage Edition, une 911 R, une McLaren 675 LT Spider, une Dallara Stradale, ou même une Aston Martin Vanquish Zagato Volante... « Nous sommes en quelque sorte dans ce métier depuis l'enfance: nous savons ce qui est classique et ce qui ne l'est pas, et sommes très attirés par ce qui sort de l'ordinaire. Il nous arrive d'avoir des autos plus communes, mais nous sommes à l'affût de la configuration et de la version spécifiques qui font la différence. Sur ce genre de voitures, ça vaut la peine de sortir de l'ordinaire. Énormément de gens veulent des voitures grises ou noires, et l'offre est en conséquence, beaucoup moins voudront une voiture vert et jaune comme notre 911R, mais l'offre est inexistante! Nous nous battons contre le conformisme! Au client qui achète ce genre de configuration, nous lui disons que nous serons les premiers à lui racheter sa voiture. Nous militons pour que les gens se lâchent. Nous choisirons toujours la voiture qui fait la différence. »

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, la COVID n'a pas eu d'effet négatif sur les ventes. « Nous avons eu énormément d'appels pendant le premier confinement. Les gens ont eu besoin d'un exutoire et ils

avaient le temps de chercher l'auto de leur choix. À la sortie du confinement les ventes ont explosé. Les mois de mai, juin, juillet ont été record, avec 30 % d'augmentation des ventes. Cette période a fait beaucoup réfléchir les gens, ils sont revenus aux vraies valeurs du plaisir, ils ont eu soudain envie de réaliser ce qui n'était souvent qu'un rêve. Il y a beaucoup de préjugés, comme celui qu'il s'agit d'un achat coûteux. Mais c'est un placement. L'argent que l'on met dans une voiture ne disparaît pas, en cas de problème, il suffit de la revendre. Aujourd'hui, le prix des Ferrari est assez stable. Pendant environ 10 ans, un modèle neuf va être en phase de décote, mais ensuite on ne perd plus d'argent. Une 599 GTB est au plus bas en ce moment, c'est une voiture avec un moteur extraordinaire, une ligne magnifique. Il en va de même pour les 16M, les Scuderia, etc. Ces voitures sont sans risque à l'achat. » Et ce n'est pas un hasard s'il y a deux 16M en vente chez Moteur & Sens en ce moment: « C'est une voiture que l'on adore, c'est le summum automobile. Les voitures produites entre 2005 et 2015 sont les plus intéressantes à nos yeux, c'est une génération qui se place entre une époque trop technologique et une qui ne l'est pas assez pour être moderne. Les nouveaux modèles sont tellement aboutis et consensuels qu'on n'y trouve plus le grain de folie des autos de cette époque, à moins d'aller sur des voitures hors-norme et qui coûtent une fortune, telle une SP2 Monza, une Pagani ou une Dallara Stradale. Avec des voitures d'une dizaine d'années on peut s'offrir un plaisir très brutal de façon beaucoup plus abordable. Un exemple: un client de 34 ans est venu aujourd'hui après avoir revendu une sportive moderne pour s'acheter une Porsche 997 RS verte de 2007. On revient à des implications de conduite un peu plus « à l'ancienne », avec des moteurs atmosphériques, des transmissions manuelles plus riches en émotions. À moins d'être un pilote, qui a besoin des performances extrêmes des modernes? » ❶

### Moteur & Sens

10, rue de l'Orme Saint-Germain, Champlan (uniquement sur rendez-vous) – Tél.: 01 69 30 98 40 – [moteuretsens.com](http://moteuretsens.com)



# Sacré Graal

Après quelques Ferrari, Jérémie a trouvé son Graal: une 308 GTB Vettoresina, qu'il entend bien transmettre un jour à son fils.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS DENIS MEUNIER



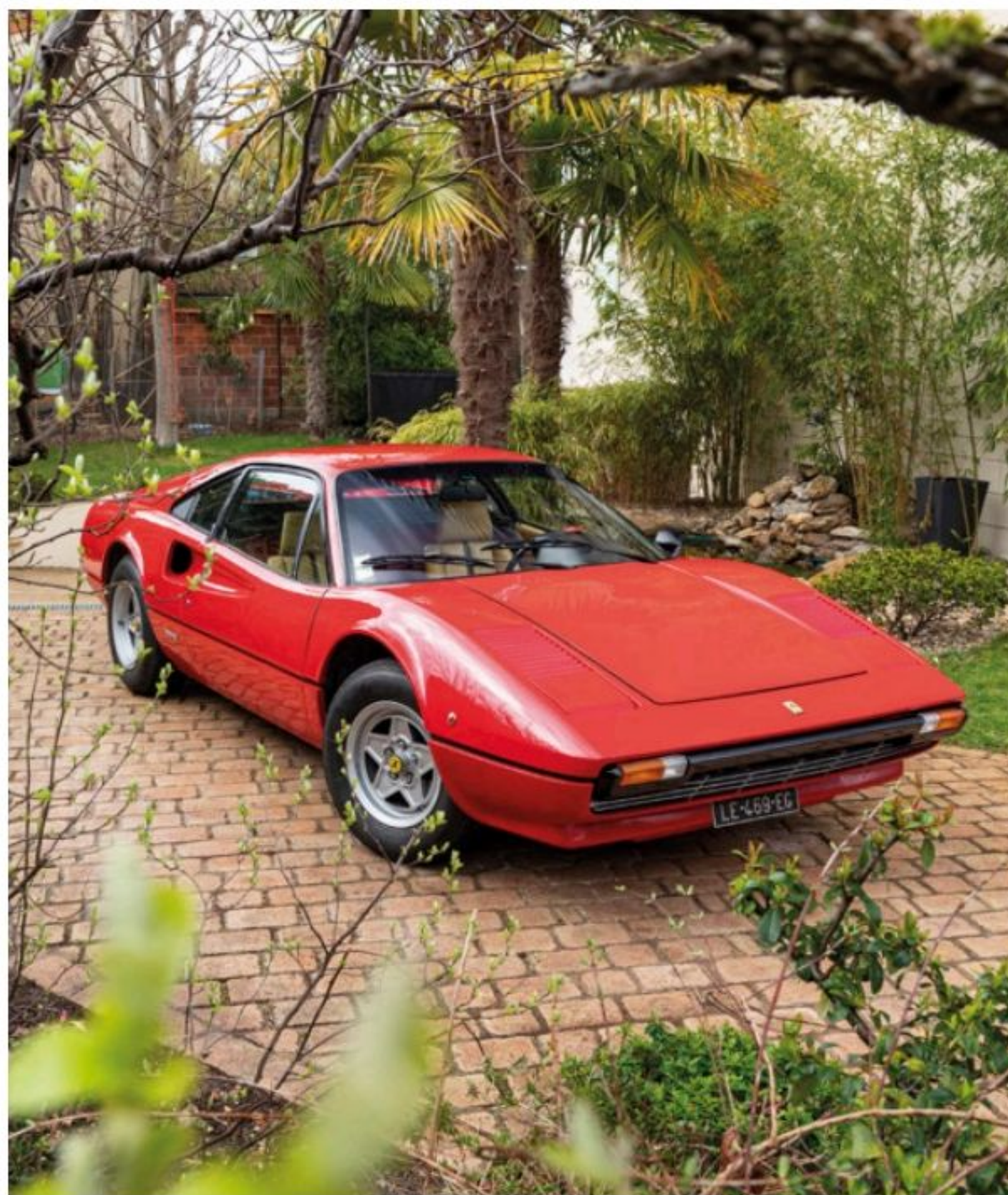
Prenez vos enfants aux sérieux s'ils vous annoncent qu'un jour ils auront une Ferrari. Quand Jérémie, qui a grandi sous un poster de F40 et qui possède toujours la petite 308 avec laquelle il jouait tout le temps, en a fait autant, son père lui a répondu: « Je te le souhaite mon fils ». Se doutait-il de ce qui allait suivre?

« Nous étions très loin de tout cela à la maison, avoue Jérémie, mais cela a dû s'inscrire dans ma mémoire. » Sa passion pour l'automobile s'exprime d'abord avec une Cox de 1972 achetée dès le permis en poche. « J'ai un rapport aux véhicules anciens très marqué. J'ai beaucoup roulé en anciennes pendant 15 ans et j'ai toujours une Cox et un Combi. Puis, en 2015, je me suis repris d'amour pour les Ferrari, après avoir complètement oublié ma passion de jeunesse. La première Ferrari que j'ai achetée, et que je possède toujours, est une F355. Puis j'ai eu une 308 GTS que je suis allé chercher à New York et que j'ai importée moi-même. C'était un modèle à carburateurs de 1979, gris avec un intérieur rouge. Une voiture très belle, que j'ai restaurée de A à Z: je l'ai revendue sans faire un euro de bénéfice, mais j'ai adoré travailler dessus. »

La 308, c'est la Ferrari la plus désirable pour Jérémie: « C'est la première berlinette avec un V8 arrière, la descendante de la Dino avec une ligne magnifique. Elle a donné naissance à une lignée qui se poursuit jusqu'à aujourd'hui et on retrouve nombre de ses détails stylistiques sur les voitures actuelles. Et puis il y a les phares escamotables que j'adore, sans parler de Magnum: toute mon enfance! La 308 Vetrossina, c'est le Graal ultime de la série: les 712 premiers modèles ont été produits avec une carrosserie polyester et il y en a environ 500 avec le moteur à carter sec, ce sont donc les 308 les plus légères et les plus puissantes. Pour avoir eu une autre 308, je peux vous confirmer que ça n'a rien à voir. Certains pensent que les 308 ne sont pas des voitures puissantes: c'est parce qu'ils n'ont jamais essayé une Vetrossina.

Alors, après avoir touché du doigt le rêve 308, je me suis dit que j'allais franchir le pas pour une Vetrossina. Celle-ci était proposée par Artcurial: j'aime bien les ventes aux enchères, et j'y suis allé avec un ami dans l'idée de l'acheter... Mais on ne sait jamais ce qui peut se passer à une vente! Ce jour-là je suis aussi reparti avec une Citroën DS 21 Pallas que j'ai ensuite revendue à un ami... » Quels sont les détails que Jérémie préfère le plus sur son auto? « Je trouve sa ligne si pure et son moteur fabuleux: il est parfait pour ce que je sais faire, ça reste une voiture « humaine ». La F355 est beaucoup trop puissante pour moi! J'adore sa lunette arrière recourbée, la sonorité du V8, l'intérieur avec les petits commodos en métal. Plus les années passent, plus les voitures des années 1975 à 1985 m'intéressent (plutôt que celles des années 60), et plus je trouve la 308 collector. »

Quelle utilisation fait-il de sa 308? « Ce n'est pas une voiture de musée, je roule très souvent avec elle. Je la sors tous les quinze jours, le dimanche matin, avec mon fils de huit ans.



Nous partons nous promener dans les Yvelines ou dans le Vexin, un peu au hasard. On s'évade, on fait souvent plein de rencontres, on discute un peu et quand après deux heures ma femme m'appelle, nous rentrons dare-dare par l'autoroute! Il n'y a pas longtemps, j'ai retrouvé son premier propriétaire, en Belgique. Il a 74 ans et il était radiologue. Il allait tous les jours d'une clinique à une autre, et tous les jours il se faisait arrêter par la police! Nous avons passé beaucoup de temps au téléphone, et nous avons prévu de nous voir dès que la COVID nous laissera un peu tranquilles. »

Comme beaucoup de propriétaires de berlinettes V8, Jérémie tord le cou à l'idée reçue que posséder une Ferrari est coûteux. « L'entretien est assez simple, c'est une voiture facile et pas chère. La grosse révision se fait tous les 3 à 4 ans et est facturée environ 3000 euros, plus une révision annuelle. Ce n'est pas la folie que l'on imagine! Tout compris, avec l'assurance, elle doit me coûter environ 1500 euros par an. J'avoue par contre que je n'ai aucune

idée de sa consommation! »

Des soucis avec? « Jamais! Pas la moindre panne avec cette auto qui est très fiable et démarre toujours très bien. Quand on roule régulièrement avec ses autos, on n'a pas de problèmes avec. »

Que faut-il regarder au moment d'acheter une Vetrossina? « La première chose à faire est de vérifier qu'il s'agit bien d'un carter sec. Puis, la carrosserie: bien faire attention qu'elle ait été bien stockée. Et enfin, qu'elle ait roulé régulièrement récemment, ce qui est rare avec une Vetrossina. »

Et concernant un achat dans une vente aux enchères?

« Le point capital, c'est de choisir une bonne maison. Il m'est arrivé d'acheter une 360 Modena qui ne tournait que sur 4 cylindres: les réparations ont été prises en charge. C'est ça, une maison sérieuse. Puis il faut inspecter la voiture de fond en comble, faute de pouvoir faire d'essai routier. Un dossier complet est mis à disposition pour

chaque voiture, il faut l'observer attentivement. Et faire son enquête: il faut éviter les voitures qui atterrissent dans une vente après avoir échoué à trouver preneur chez un vendeur traditionnel et qu'on essaye de faire passer pour des voitures magnifiques ou, encore une fois, les autos qui n'ont pas roulé. »

Jérémie ne pense pas se séparer de sa 308 GTB avant longtemps: « Il y a un lien familial avec cette voiture. J'ai de nombreuses photos de mon fils avec elle, et je voudrais la lui transmettre. Comme j'aime les anciennes, je n'ai pas le même rapport d'affection avec la F355 que je vais sans doute vendre. » Une autre Ferrari est-elle au programme? « J'ai eu trop de voitures, aujourd'hui je veux en profiter. Les Ferrari modernes sont superbes mais elles ne m'attirent pas, les plus anciennes sont inaccessibles, et dans la lignée des berlinettes, la 308 est la meilleure. La 308, c'est celle-là, ou rien! »

Un grand merci au garage Dino Sport pour son aide à la réalisation de ce sujet.

# Dino

La “petite” Ferrari est aujourd’hui aussi convoitée que ses grandes sœurs. Si vous souhaitez l’ajouter à votre écurie, voici tout ce qu’il faut savoir.

TEXTE PETER TOMALIN | PHOTOS MARK RAYBONE/GRAYPAUL





**Ci-contre et ci-dessous**  
Quel que soit l'angle,  
la Dino est un délice.  
Certains préfèrent  
l'apparence du coupé GT,  
d'autres le plaisir de  
rouler cheveux au vent  
offert par la GTS  
(en photos ici):  
dans tous les cas c'est  
un classique du design.



*L'ensemble, sublimé par les magnifiques lignes Pininfarina, était absolument parfait*

**Y**a-t-il eu Ferrari plus belle que la Dino ? Chacun a ses préférées, mais en termes de dessin, je peine à en trouver une qui la surpasse. Je me souviens de la première que j'ai vue dans les années 70. De son délicat nez lisse comme un galet à sa queue délicieusement coupée, elle apparaissait alors extraordinairement exotique et, pour l'adolescent que j'étais, incroyablement chère. Ce qui n'était pas vraiment le cas car, comme on le sait, la petite Ferrari n'a pas été vendue comme une Ferrari mais comme le premier produit de la « sous-marque » Dino et à un prix considérablement plus bas que celui des berlinetta au traditionnel moteur V12. Son objectif assumé était de marcher sur les plates-bandes de la Porsche 911. Alors, si la 911 avait un six cylindres à plat 2,0 litres, la première Dino 206 était équipée d'un V6 2,0 litres, également placé derrière le conducteur mais en avant du train arrière, ce qui en faisait la première Ferrari de route à moteur central (et la première de moins de 12 cylindres). Malgré sa carrosserie en aluminium, avec

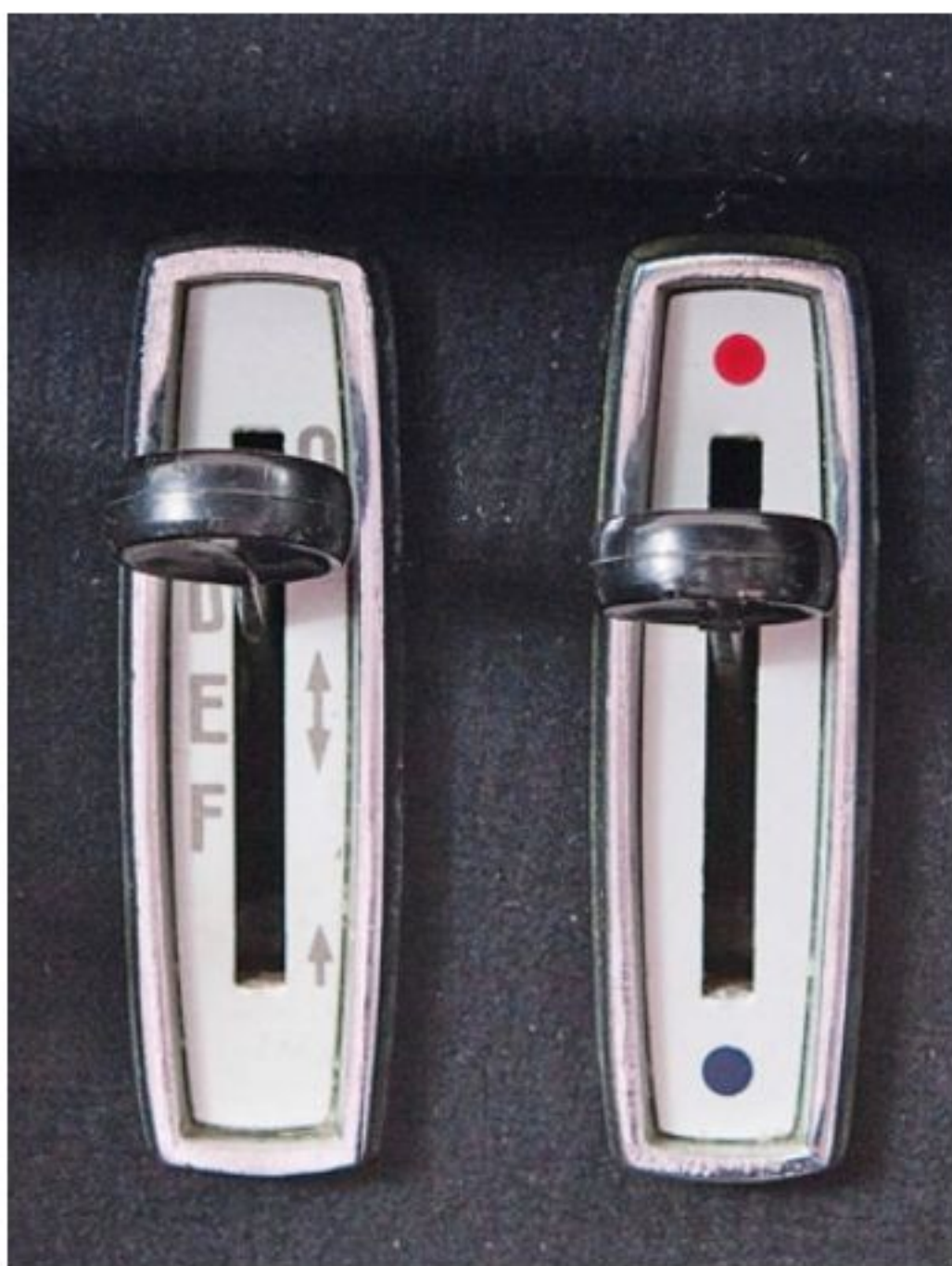
seulement 180 ch et 187 Nm, la 206 était un peu faible et seuls 152 exemplaires en ont été assemblés, durant seulement deux ans. La rareté rend ces voitures particulièrement recherchées et coûteuses aujourd'hui, mais elles ne sont pas le sujet de cet article. En 1969, la 206 a été remplacée par la 246 avec une carrosserie en acier un peu plus lourde (pour abaisser les coûts) et un moteur 2,4 litres considérablement plus coupleux. Les chiffres de 195 ch et 225 Nm n'ont rien de fulgurant aujourd'hui, mais ils donnaient des performances décentes à la Dino (0 à 100 km/h en 7"3 et 235 km/h) et, surtout, des capacités en courbe et de freinage à l'unisson. L'ensemble, sublimé par les magnifiques lignes Pininfarina, était absolument parfait. Les clients en ont pensé autant. Entre 1969 et 1974, le coupé 246 GT s'est vendu à 2487 exemplaires. La GTS (S pour Spider), avec son panneau de toit targa amovible, est arrivée en 1972 et il s'en est vendu 1274 exemplaires de plus. À l'époque, la Dino était de loin la Ferrari la plus produite. Elle a également planté la graine de toute une lignée de petites Ferrari qui s'étend sur plus de cinq décennies, jusqu'à la F8 Tributo actuelle. Si elle n'a





**Ci-dessus**

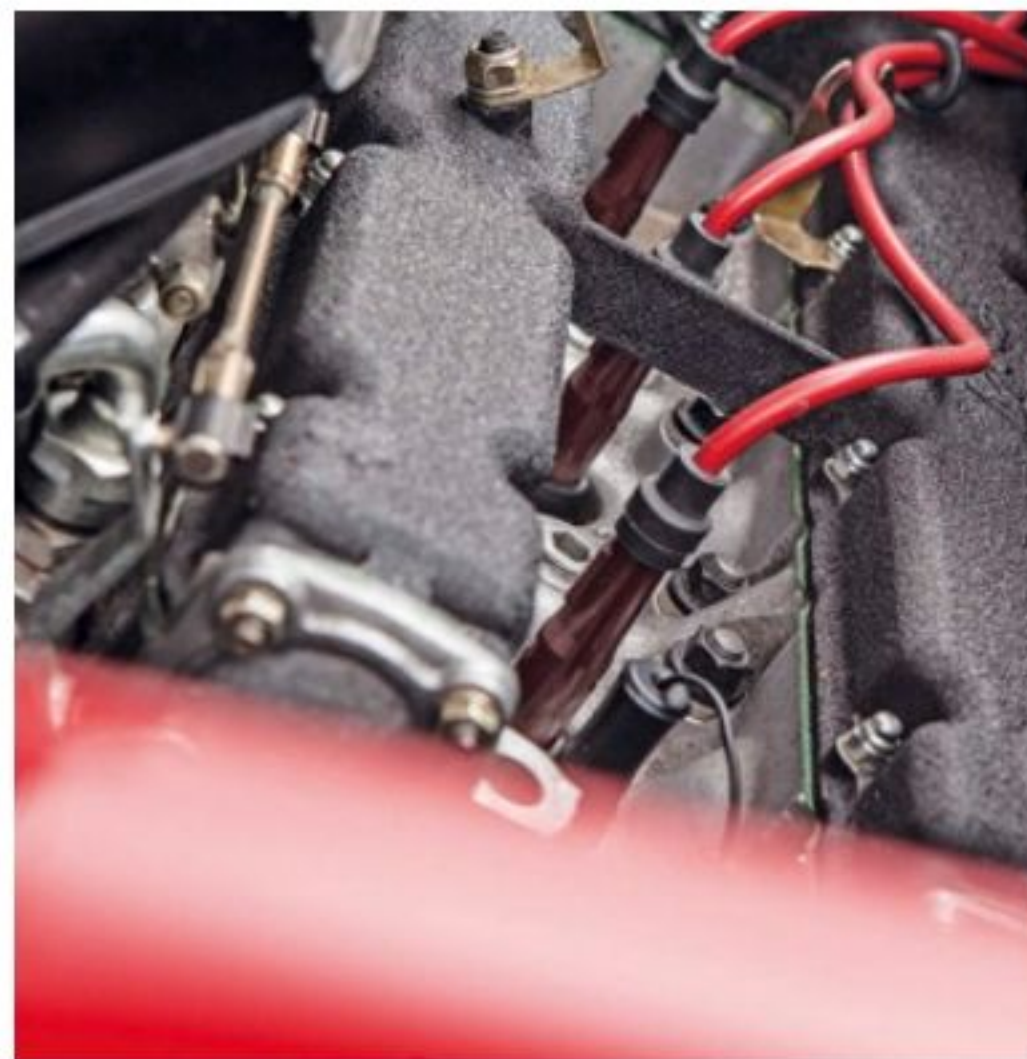
Les sièges Daytona étaient en option. Généralement, l'intérieur était en vinyle: beaucoup ont été convertis en cuir. Vérifiez l'électricité: les commodos sont difficiles à trouver.





**Ci-dessus et ci-dessous**

Le moteur V6 est solide, c'est parfait car l'accès est difficile. Les couvercles de phares étaient un équipement proposé en option. Les espaces entre les panneaux doivent être constants.



jamais été badgée Ferrari à l'époque, elle a depuis longtemps été acceptée comme étant l'une des meilleures voitures jamais assemblées par la marque.

Avec son apparence intemporelle, elle est assurée d'une solide cote aujourd'hui. Attendez-vous à payer plus de 350 000 euros pour une bonne 246 GT, peut-être jusqu'à 450 000 euros pour les meilleures, et il y a peu de différence en termes de prix entre les GT et les GTS: c'est purement une question de préférences. Le modèle a constamment été amélioré durant son cycle de vie, il y a donc une myriade de petites différences d'une année sur l'autre. Généralement, plus une voiture est tardive, meilleure elle est, même si certains préfèrent la « pureté » des premières. On trouve parfois des références à des Dino aux spécifications « *chairs & flares* ». Il s'agit des modèles tardifs équipés des sièges optionnels type Daytona (*chairs*) et des passages de roues élargis (*flares*) pour recouvrir les plus grosses roues de 7,5 pouces. Moins de 200 autos ont reçu, neuves, ces deux options et cette rareté peut ajouter 50 000 euros à leur valeur.

Il n'en a pas toujours été ainsi. Après le krach du marché des voitures de collection du début des années 90, il était tout à fait possible de trouver une Dino décente à moins de 50 000 euros, alors que les exemplaires les plus médiocres faisaient l'objet de piètres restaurations à base de beaucoup de mastic et d'un voile de *Rosso Corsa*. Si un moteur devait être reconstruit, il était souvent remplacé par un bloc fonctionnel tiré d'une Fiat Dino qui partageait le même V6 2,4 l.

Cela signifie qu'il faut vraiment être attentif au moment de la prospection. Évidemment, un certificat *Classiche* est une référence et, comme les prix ont commencé à atteindre de sérieux niveaux, de plus en plus d'exemplaires en sont désormais pourvus. Mais les clubs, différents registres et un bon nombre de spécialistes indépendants sont là pour vous aider à déterminer si la Dino qui vous fait de l'œil est bien la voiture qu'elle prétend être. Même si une voiture est *matching numbers*, dispose d'un historique d'entretien complet et apparaît saine, il est important de vérifier si le travail a été fait aux meilleurs standards, sinon tout pourrait être à refaire, et une restauration chez un bon spécialiste Ferrari peut coûter 200 000 euros. Vu que la plus grosse partie de cette somme risque de concerner la carrosserie et la structure, c'est là qu'il faut se concentrer en premier.

Contrairement aux 206 à coque alu, les 246 étaient quasiment entièrement réalisées en acier, y compris pour la poutre tubulaire de section ovale et ses traverses, revêtues de panneaux en acier pressé qui sont soudés au cadre. Alors, quels en sont les points faibles? « *Pour être honnête, tout est un point faible potentiel* », rigole Russell Smith, le responsable de l'entretien

chez Bob Houghton Ltd, « *mais je commencerais par regarder les bas de caisse. Même si elle a un châssis séparé, les bas de caisse sont une pièce fondamentale de la voiture et ils ont une furieuse tendance à rouiller. Les trous de drainage se remplissent de saletés, l'eau s'accumule et ils pourrissent de l'intérieur, donc à moins d'être régulièrement traités avec une cire de protection, ils tendent à être vulnérables. Pour bien faire les choses, il faut découper la paroi extérieure, poser du métal neuf à l'intérieur et refaire l'extérieur des bas de caisse par-dessus. Une autre zone à surveiller est le panneau arrière, sous le pare-chocs, car il n'y a rien qui empêche l'eau et la saleté d'y entrer et d'y stagner. Des renforts métalliques relient le dessous de la carrosserie au châssis et ils peuvent tout simplement pourrir. Dans certains cas, il n'en reste plus rien...* »

Des voitures mal restaurées apparaissent toujours occasionnellement sur le marché. « *Il y en avait une aux enchères, il y a quelques années, qui était affreuse. Les espaces entre tous les ouvrants devraient être beaux et réguliers: bien qu'elle ait été produite en grands volumes, ces espaces étaient en fait assez bien réalisés. Et les portes ne devraient pas s'affaisser: elles doivent se fermer proprement.* »

Une bonne façon de voir si une voiture a été bien restaurée est de regarder la ligne de caisse centrale qui traverse les portes et les ailes: elle doit être propre et précise, parfaitement droite. Elle est souvent moins bien définie sur les carrosseries mastiquées. Le bas des portières est une autre zone qui tend à rouiller et à être mastiqué, car l'humidité s'y accumule. « *Utiliser un aimant est une bonne façon de détecter le mastic. Une voiture qui a été proprement restaurée ne devrait pas rencontrer ce problème car le mauvais métal est découpé et remplacé puis le tout est injecté et couvert avec du Waxoyl ou du Dinitrol. Et puis aujourd'hui, les voitures tendent à ne pas être conduites dans de mauvaises conditions et sur des routes salées en raison de leur valeur. Alors, elles durent beaucoup plus longtemps, si le travail a été bien fait.* »

#### Ci-dessous

Les jantes Cromadora devraient être estampillées Ferrari (certaines ont été faites pour Fiat). Des refabrications neuves sont disponibles, tout comme les pneus Michelin radiaux XWX aux spécifications d'origine.

**Après le krach du début des années 90, il était possible de trouver une Dino décente à moins de 50 000 euros**



**Ci-dessous**

Les badges Ferrari et le cheval cabré ont été ajoutés sur certaines voitures après qu'elles ont quitté l'usine: neuves, elles étaient uniquement badgées comme des Dino.

Les GTS, avec leur panneau de toit amovible qui se range derrière les sièges, n'ont pas la même rigidité structurale, alors il faut s'attendre à quelques grincements et craquements bizarres (et à des fuites sous les grosses pluies).

Le moteur V6 (bloc fonte sur la 246, alors que celui de la 206 est tout alu) est généralement solide. « Il faut surveiller les points habituels: fumées d'huile, fonctionnement irrégulier qui peut indiquer une usure excessive et des compressions basses, mais ce n'est pas pire que sur d'autres moteurs comparables. Écoutez également les bruits de cliquetis: les écartements de soupapes n'ont souvent pas été régulièrement vérifiés. Si elles tapent contre les cales des poussoirs, cela peut aboutir à des arbres à cames grippés, des chaînes cassées et toutes sortes de problèmes. Ils devraient être contrôlés au minimum tous les 20000 km. Et vérifiez les fuites d'huile, particulièrement celles aux culasses qui peuvent entraîner une réfection moteur. Les moteurs étaient assemblés avec des soupapes au sodium, et certains trouvent qu'elles peuvent casser avec l'âge, même si je n'ai jamais vu ça. Résultat, certains propriétaires qui ont refait leurs moteurs ont installé des soupapes classiques. »

L'entretien annuel comprend la vidange d'huile avec le filtre, le liquide de freins et le nettoyage de ceux-ci, une révision complète et tous les points de graissage et de lubrification. La facture est d'environ 1200 euros, et environ 2000 euros pour la grande révision à prévoir tous les trois ans, avec les bougies, les filtres

à air, l'huile de boîte et de nombreux autres points. Il n'y a pas de courroies sur le V6 Dino, et si jamais les chaînes ont besoin d'attention, leur bruit vous le fera savoir.

La boîte est raisonnablement robuste: les synchros de seconde sont le point faible le plus fréquent, alors vérifiez si les passages sont propres une fois l'huile chaude. Changer l'embrayage est moins compliqué que sur certaines autres voitures, la position transversale du moteur permettant d'y accéder assez facilement par les passages de roues.

La disponibilité des pièces est très bonne. Absolument tout, des composants du moteur à la transmission, en passant par les panneaux de carrosserie, les vitres et les pneus Michelin XWX, se trouve facilement chez les fournisseurs spécialisés.

Du côté des suspensions, il faut vérifier tout jeu dans les bagues en Metalastic (légère, la Dino ne fatigue pas trop ses suspensions), les habituels ressorts rouillés et les amortisseurs fatigués. Une bonne Dino doit être un régal à conduire. « Ce sont des voitures très tendues, explique Russell. La direction devrait être agréable et douce. Mal réglées, elles peuvent devenir très bancales. Leur beauté se trouve dans l'équilibre entre la puissance, le freinage et le comportement. Nous avons des clients qui les emmènent régulièrement en Italie et parcourent 5000 km dans toute l'Europe. Il y a également beaucoup d'espace à bord. On s'amuse beaucoup avec une Dino. »

L'un des grands mystères de la vie est de savoir pourquoi Ferrari n'a jamais ressuscité le nom Dino sur un modèle plus compact, plus agile et plus accessible. Mais avec la rumeur d'un moteur V6 en approche, cela pourrait arriver un jour. 📌

**Dino 246 GT**

**MOTEUR** V6, 2418 cm<sup>3</sup> **PUISSANCE** 195 ch à 7600 tr/min **COUPLE** 225 Nm à 5500 tr/min  
**TRANSMISSION** Manuelle à 5 rapports, propulsion **SUSPENSIONS** Av et Ar: triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barres antiroulis  
**DIRECTION** Crémaillère **FREINS** Disques ventilés. Av: 274 mm, Ar: 240 mm  
**JANTES** 6.5 x 14" **PNEUS** 205/70 VR14  
**POIDS** 1186 kg  
**RAPPORT POIDS/PUISSANCE** 6,08 kg/ch  
**0 À 100 KM/H** 7"3 (annoncé) **VITESSE MAXI** 235 km/h (annoncée) **PRIX NEUF** 74 900 francs en 1973 (68 260 euros actuels)  
**COTE ACTUELLE** > 350 000 euros

**Ce que la presse en disait à l'époque**

« Sur route ouverte, la Dino est un régal absolu. Le moteur est doux et sans effort à travers sa plage d'exploitation, étant au moins l'égal à tous égards des 12 cylindres Ferrari, aussi incroyable soit-il. Le compte-tours est dans le rouge à 240 km/h, mais heureusement le compteur est caché par le volant (une de mes rares critiques) et j'ai chronométré la voiture à 243 km/h la conscience tranquille. La Dino a les meilleures capacités en courbe que j'aie jamais expérimentées. Elle n'a rien à voir avec une voiture normale, pouvant uniquement être comparée à une auto de course. Elle passe les virages à des vitesses absurdes, la direction donnant les sensations

parfaites à tout moment. La Dino ne sous-vire jamais et une glisse très modérée des quatre roues est un avertissement docile de l'approche des limites. Même si c'est une petite voiture, les voies sont assez larges et elle prend les courbes absolument à plat, avec virtuellement pas de roulis. Elle est beaucoup plus confortable qu'attendu et la suspension se joue aussi bien des routes rapides que de celles de campagne. Il y a remarquablement peu de bruits de roulement à l'intérieur et les bruits aérodynamiques sont modérés. Une radio et un lecteur de cassette stéréo équipent la voiture d'essai, mais je ne les ai jamais essayés parce que je voulais profiter de la musique qui se joue derrière

moi. La Ferrari Dino 246 GT est l'une des voitures les plus sportives du marché, mais c'est aussi une GT deux places véritablement pratique pour faire les courses ou aller au bureau. Pour celui qui a plusieurs voitures, sa finition et le traitement intérieur rivaliseront avec sa Rolls-Royce. Elle peut paraître coûteuse mais, croyez-moi, vous pouvez payer beaucoup plus sans en avoir autant pour votre argent. » John Bolster, *Autosport*, 20 mai 1971

Retrouvez tous nos titres sur  
le nouveau portail

[www.ngpresse.fr](http://www.ngpresse.fr)

Abonnements, anciens numéros,  
offres spéciales : faites le plein  
de passion automobile avec quatre  
magazines de référence.



**Patrim One**  
assurances

**assure vos automobiles d'exception**

Contact : Ladislas PALISSON  
Tel : +33(0)1 42 99 60 20  
[contact@PatrimOne.com](mailto:contact@PatrimOne.com)  
[www.PatrimOne.com](http://www.PatrimOne.com)



# En attendant le printemps...

LOIN DE LA FOULE DES GRANDS JOURS, SANS TROMPETTE NI TAMBOUR, LE MARCHÉ SUIT SON COURS. FAISANT FI DES SALONS ET CONCOURS, LE DYNAMISME DU SECTEUR IMPRESSIONNE AVANT MÊME LA SORTIE DES BLOCKBUSTERS. GARE À LA DEUXIÈME VAGUE!

TEXTE GAUTIER ROSSIGNOL | PHOTOS GOODING & COMPANY, RM SOTHEBY'S,



Alternant entre les États-Unis et l'Europe avec des événements à dimension internationale, le marché des enchères s'agite habituellement dès le mois de janvier, dans la région de Phoenix en Arizona, avant d'animer le vieux continent en février lors de Rétromobile. Et c'est ainsi, tout au long de l'année, avec une forte intensité sur le premier semestre jusqu'à cette folle semaine d'août, à Monterey, en Californie. Disloquée, l'année 2020 débuta cependant sur un premier semestre quasi normal avant de s'articuler entre online et présentiel. La suite, on la connaît, le dynamisme du marché ne montra aucun signe de faiblesse avec pas moins de 503 Ferrari présentées aux enchères et un taux de 65 % de transactions réalisées. Sans ces événements majeurs sur lesquels s'appuient les maisons de

ventes, le début d'année 2021 a vu passer en l'espace de trois mois 41 Ferrari aux enchères. Pas mal, quand on sait que les hostilités ont débuté pour la quasi-totalité en online à quelques exceptions près. Pour certains, les chiffres seront encore plus parlants, 28 voitures vendues et 15 587 000 euros de résultat sur une estimation basse de 20 522 000 euros (68 % de taux de vente). Le marché suit donc son cours... Mais le plus intéressant vient d'ailleurs. Si l'on regarde le top 5 de ces trois premiers mois, on note une Ferrari 275 GTB/4 de 1967 vendue par Gooding & Co pour 2170 000 euros. Une des trois Ferrari 375 America de 1954 par Vignale pour 2135 000 euros chez RM Sotheby's. Une autre Ferrari 275 GTB de 1966 pour 1617 000 euros chez Gooding & Co, suivie par une Ferrari 250 GT Boano de 1956

chez RM Sotheby's à 1128 000 euros et une Ferrari 275 GTS de 1966 chez Mecum à 1125 500 euros. Si les prix n'ont plus grand-chose à voir avec ceux que nous avons connus en 2015, on peut tirer deux informations de ces résultats. Premièrement, le dynamisme du marché est bien réel car les deux dernières voitures de ce classement n'ont pas réussi à attirer les acheteurs en 2020 ni même en 2019. Il faut remonter à 2015 pour voir une 250 GT Boano s'échanger à plus de 1,4 million d'euros chez RM Sotheby's et il est amusant de constater que six des neuf exemplaires présentés aux enchères entre 2016 et 2021 ne trouvèrent pas preneur. On peut pousser un peu plus loin l'analyse en comparant les résultats du châssis 0613 (3<sup>e</sup> Ferrari du classement mentionné plus haut) vendu en 2016 chez Gooding & Co pour 1246 000 euros et pour



100 000 euros de moins le mois dernier chez RM Sotheby's. Même constat pour les 275 GTS qui à ce rythme-là risquent de devenir une super affaire! Deuxième constat, toutes ces voitures furent vendues en online bien loin des salles de ventes bondées et du brouhaha des enchères. S'il fallait encore prouver que les ventes en ligne sont efficaces, voilà qui est fait. Bien entendu, ce classement risque fortement d'être chamboulé dans les mois qui viennent et je ne serais pas surpris que les blockbusters du moment viennent rapidement truster les trois plus hautes marches du podium. Supercars de la marque ou voitures de course, elles furent en effet absentes des catalogues de vente à l'exception d'une Ferrari 599 GTZ Nibbio Spyder de 2009. 5<sup>e</sup> plus forte estimation en ce début d'année à 1,4 million d'euros chez RM Sotheby's, elle reste finalement sur le carreau... Preuve qu'il ne suffit pas d'être jeune, habillée par un designer de renom et chère pour marquer les esprits! Dans un autre genre, les 330 GTC pour lesquels j'avoue un faible particulier sont au nombre de 4 dans les 25 premières du classement de ce début d'année. La plus chère à 551 000 euros chez Mecum le 16 janvier et la plus abordable chez RM Sotheby's à 379 000 euros le

**Sens horaire à partir de la page de gauche**  
Le Top 3 de l'hiver: 275 GTB/4 1967,  
375 America Vignale 1954 et 275 GTB 1966.

26 février. La différence est énorme à ce niveau de prix et on est bien loin des 940 000 euros obtenu par RM en 2014 à Monterey, voire sous la moyenne des 638 000 euros pour le modèle entre 2013 et 2021.

Dernier point à surveiller, les sélections de certains opérateurs de vente laissent à penser que toute notion géographique n'a plus de sens. RM Sotheby's qui organise de très loin le plus de vacations a désormais pris l'habitude de mélanger des voitures venant de plusieurs continents... La sélection fait donc voyager, faute de faire voyager les voitures en un même lieu. Mais attention aux mauvaises surprises, la modernité n'a de sens que si elle est cohérente. L'impression que certaines ventes furent gonflées de voitures sans grand intérêt semble indiquer qu'il n'est peut-être pas si simple pour les mastodontes du marché de présenter un ensemble cohérent et de qualité suffisante. Se réservent-ils les blockbusters du marché pour plus tard avec l'indicible espoir que les événements de la période estivale rouvrent leurs portes? Rien n'est moins sûr. **1**

## La folie automobilia



L'automobilia fait référence à tout ce qui rejoint de près ou de loin l'univers automobile. Trousses à outils, mascottes, documentations, éléments de carrosserie, tableaux, lithographies, autographes... tout y passe! La santé de ce marché a suscité beaucoup d'intérêt ces dernières semaines avec l'apparition de plusieurs collections en online notamment. On commencera avec Aguttes qui présentait la 3<sup>e</sup> et dernière partie de la collection du regretté Jean Brandenburg, avec plusieurs casques d'anciens pilotes Ferrari et des miniatures dépassant un chiffre d'affaires total de plus de 70 000 euros. Chez Artcurial la collection de Giuseppe Neri, ami d'Enzo Ferrari, a elle aussi réalisé de beaux scores avec dix lots dépassant les 20 000 euros, dont un exceptionnel moteur type 3000 (044/1) de F412 T2 de la saison 1995 à 169 000 euros ou un rare carénage de la 641 d'Alain Prost pour la saison 1990 vendu 143 000 euros. Dans le même genre, la 9<sup>e</sup> position au classement général, toutes ventes confondues, d'un show car de la F2004 de Michael Schumacher à 660 000 euros chez RM Sotheby's rappelle sans surprise l'engouement pour ce marché de niche après les 127 200 euros obtenus pour la SF1000 show car en décembre dernier. Délirant pour une maquette réalisée majoritairement à partir de pièces officielles? Tout est une question de point de vue. Les 11 400 euros déboursés par un collectionneur pour s'offrir la trousse à outils complète et le cric d'une 250 GT sont comparables. Comme un show car, elle ne servira pas (quelle idée) mais elle sera belle à contempler dans le coffre!

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





## Des plaisirs simples

LES VENTES DU PRINTEMPS RÉSERVENT QUELQUES DÉLICIEUSES SURPRISES.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS SILVERSTONE AUCTIONS, BONHAMS, RM SOTHEBY'S

Vite vite! Lorsque ce numéro d'Enzo sera sorti, vous n'aurez que quelques jours pour vous précipiter à la vente de Silverstone Auctions des 27 et 28 mars. Ne boudez pas ces dates anglaises car on y trouve régulièrement des autos à volant à gauche, et celle-ci ne fait pas exception.

À Silverstone, donc, c'est une 330 GTC de 1968 qui nous fait de l'œil. Il s'agit du châssis n° 11257, livré à l'origine en Italie, dans une teinte *Grigio Argento*, avec intérieur *Pelle Nera Franzi*. L'auto continua sa vie aux États-Unis où elle ne manqua pas de se faire repeindre en *Rosso Corsa* (ah ces Américains!) avant d'arriver au Royaume-Uni en 2004. Superbement rénovée, elle a connu une réfection totale de son système de freinage en janvier dernier, ainsi qu'une grande révision, et vient tout juste de recevoir sa certification *Classiche*. Autant dire qu'elle est dans un état remarquable et prête à prendre la route. Son estimation de 435 000 - 500 000 euros est en phase avec le marché actuel.

L'autre voiture qui nous intéresse à Silverstone est une 599 GTO de 2011 vendue à un collectionneur japonais, puis exportée au Royaume-Uni en 2015 via DK Engineering qui l'a alors qualifiée « d'exemplaire exceptionnel ». Avec seulement 2 500 km au compteur, elle est estimée entre 460 000 à 580 000 euros. À noter qu'un autre exemplaire, cette fois-ci à conduite à droite, est également proposé lors de la même vacation. Notre tournée nous emmène ensuite au 23 avril pour la vente Bonhams « Les grandes marques à Monaco » où deux Ferrari intéressantes sont attendues, même si à l'heure où nous écrivons ces lignes les détails les concernant sont rares. La première est une 400 GTi de 1983 ayant

### Sens horaire à partir de ci-dessus

Laquelle va rejoindre votre garage ce printemps? Une 330 GTC prête à rouler, une 599 GTB à transmission manuelle, une Dino 246 GTS à la teinte superbe ou une 400 GTi ex-Piero Lardi Ferrari?

été livrée neuve à Piero Lardi Ferrari, le fils du *Commendatore* (estimée 65 000 - 95 000 euros), la seconde une délicieuse Dino 246 GTS « *chairs & flares* » (voir en p. 118) de 1973 à la couleur vieil or métallisé, *Classiche*, et à la solide estimation de 300 000 - 350 000 euros.

Le 22 mai, ce sera la classique vente RM Sotheby's d'Amelia Island, où l'on retrouve là encore deux très intéressantes Ferrari, pour l'instant pas plus documentées. Une 275 GTB/4 de 1968 d'abord, le châssis n° 10987, à la séduisante teinte *Giallo solara* (elle a été repeinte à plusieurs reprises) combinée à un intérieur noir, et une 599 GTB Fiorano de 2007 à boîte de vitesses manuelle. Rappelons que seuls 30 exemplaires de la 599 ont été vendus avec cette transmission, ce qui en fait un collector extrêmement convoité: en février 2020, un autre exemplaire du même millésime a été vendu par Artcurial à Rétromobile à 281 184 euros, soit le double de la cote d'un modèle à boîte F1. **i**





# ABONNEZ-VOUS

# 30€ 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](http://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 **30 euros**

**Abonnement Étranger** pour un an **45 euros**

### MODE DE PAIEMENT

Par chèque à l'ordre de NG Presse  Par **CB** via Paypal, vous recevez la demande de paiement par e-mail

NOM \_\_\_\_\_ PRÉNOM \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_ CODE POSTAL \_\_\_\_\_

VILLE \_\_\_\_\_ PAYS \_\_\_\_\_ TÉL. \_\_\_\_\_ E-MAIL \_\_\_\_\_

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.

# La transformiste

Peu de voitures ont autant changé d'apparence que 0086E.

TEXTE STÉPHANE GEFFRAY



**Sens horaire à partir de ci-dessus**  
0086E sous sa première forme « Carreto Siciliano », remporte le Giro di Sicilia 1951. La carrosserie de break de chasse Fontana. Aux Mille Miglia 1952, avec sa « demi-carrosserie ».



« En ces années d'après-guerre, le comte Giannino Marzotto n'était pas seulement un fin pilote; c'était aussi l'un des hommes les mieux habillés d'Italie »... Non, ce n'est pas le début d'un roman d'Alessandro Barrico, mais celui d'une histoire vraie. Héritier d'une des plus grosses entreprises de textile d'Italie (elle existe d'ailleurs toujours) Giannino Marzotto était, comme ses trois frères, passionné de compétition automobile. C'était aussi le plus doué: en 1950, à 22 ans seulement, il remporte les Mille Miglia au volant d'une Ferrari. Il récidivera d'ailleurs en 1953, mais cette année-là, ce qui crée l'événement et contribue à la renommée du jeune gentleman driver, c'est qu'il effectue la course en costume croisé, cravaté, impeccable. C'est aussi le début d'une longue histoire d'amour entre Ferrari et la famille Marzotto, qui commandera les autos par poignées à la jeune firme, assurant ainsi une bonne part de sa trésorerie tout en contribuant à sa renommée en compétition. Avec, cependant, une particularité (est-ce l'effet de son attachement à la mode?): il se contentait rarement des carrosseries « standard » au profit de dessins audacieux, souvent imaginés par la carrosserie Fontana, à Padoue. De son nom complet « Premiata Carrozzeria per Automobili Antonio Fontana », cette respectable maison réalisera ainsi pour les Marzotto la 166MM châssis 024MB dite « Uovo » (l'œuf),

## L'une de ses carrosseries est le premier break de chasse Ferrari

une berlinette que, paraît-il, Enzo Ferrari jugeait hideuse. Mais elle était très légère, rapide, et elle gagnait des courses... Un an plus tard, début 1951, les quatre frères achètent une autre auto: la 212 Export châssis 0086E. Celle-ci va connaître pendant ses premières années une ahurissante valse de carrosseries, dont l'une est tout simplement le premier break de chasse Ferrari de l'histoire, bien avant la FF. Livrée en châssis nu, 0086E est aussitôt confiée à Fontana qui lui confectionne une carrosserie rudimentaire, à ailes séparées. Peinte de couleurs vives, elle gagne le surnom de « Carreto Siciliano », du nom des voitures à cheval tout aussi bariolées qui sillonnent encore l'île, et s'impose d'ailleurs en mars 1951 au Tour de Sicile. En juillet, première métamorphose: l'auto reçoit une carrosserie de spider Vignale plus conventionnelle, ainsi qu'un moteur moins puissant. Mais pas pour longtemps: dès la fin de l'été, notre 212 récupère son moteur d'origine, et une nouvelle carrosserie,

toujours signée Fontana. Cette fois, il s'agit du fameux break de chasse. Il semblerait que les Marzotto aient eu l'intention de l'utiliser comme voiture d'assistance rapide lors de la Carrera Panamericana, à laquelle ils renoncèrent finalement. Prix de beauté? Pas vraiment, mais pas si moche. Et en tout cas moins étrange que la quatrième métamorphose de l'auto, début 1952 (ce qui en dit long sur la capacité des carrossiers italiens à travailler vite...): 0086E redevient un spider, mais adopte cette fois un dessin dû encore une fois à Fontana, qui semble avoir eu pour mission d'alléger à l'extrême: les flancs sont creusés, l'avant s'arrête juste en dessous des phares, comme si l'on s'était contenté d'une demi-carrosserie juste bonne à satisfaire au règlement. C'est tout? Non, au mois de mai, la voiture est accidentée lors des Mille Miglia et brûle. Sur la base de la précédente carrosserie, Fontana concocte alors un nouvel habit, avec une calandre plus large, mais toujours aussi peu de métal: même le couvercle de coffre ne recouvre pas totalement la roue de secours! Sous cette forme, 0086E court encore un peu en Italie avant d'émigrer aux États-Unis à la fin des années 1950. En 1965, elle est achetée par un Américain qui va la conserver en l'état pendant 40 ans, avant de s'en séparer. En 2006, elle est exposée en l'état avant d'être une nouvelle fois revendue et restaurée en 2011. Fallait-il que ce soit sous sa dernière forme? À vous de voir... **1**

# Moteur & Sens

ACHAT-VENTE D'AUTOMOBILES D'EXCEPTION



VOTRE SHOWROOM À 10 MINUTES DE PARIS



**Ferrari 430 Scuderia 16M**  
Juillet 2009 - 23 000 km - 280 000 €



**Ferrari F355 Berlinetta**  
Avril 1995 - 108 500 km - 69 900 €



**Ferrari 812 Superfast**  
Mars 2018 - 11 900 km - 279 900 €



**Ferrari 458 Italia**  
Juin 2011 - 34 900 km - 164 900 €



[www.domaine-combier.com](http://www.domaine-combier.com)

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