

LES PLUS BELLES FERRARI

DES MODÈLES LES PLUS MYTHIQUES... AUX PLUS RÉCENTS



L 18968 - 9 - F: 19,00 € - RD



En kiosques

L'essentiel de l'Auto

Auto magazine

Automobile verte

Collection Auto

Auto sport magazine

Automobile revue Alpine

L'essentiel Ferrari

L'essentiel Porsche

Tracteurs magazine

L'essentiel du drone

L'essentiel de
L'auto

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Groupe Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner et je profite de 20% de remise :

- ☐ L'essentiel de l'auto (Je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ☐ Auto magazine (Je reçois 8 numéros pour 22€ au lieu de 28€)
- ☐ Automobile verte (Je reçois 8 numéros pour 63€ au lieu de 78€)
- ☐ Collection Auto (Je reçois 8 numéros pour 122€ au lieu de 152€)
- ☐ Automobile revue Alpine (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ☐ L'essentiel Ferrari (Je reçois 8 numéros pour 57€ au lieu de 71€)
- ☐ L'essentiel Porsche (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ☐ Tracteurs magazine (Je reçois 8 numéros pour 93€ au lieu de 116€)
- ☐ L'essentiel du Drone (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)
- ☐ Auto Sport magazine (Je reçois 8 numéros pour 108€ au lieu de 135€)

**EN CADEAU
RECEVEZ
2 MAGAZINES
DE VOTRE CHOIX**

Abonnements sur groupe-entreprendre.shop

Total commande :€

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Groupe Entreprendre par : ☐

Chèque bancaire ou postal

☐ Carte bancaire Bleue/Visa N° : [][][][] [][][][] [][][][] [][][][] Expire-le [][][] [][][]

3 derniers chiffres au
dos de ma carte :

Nom : **Prénom :** **Date de naissance :**

Adresse : Code Postal : Ville :

Courriel : _____

Signature obligatoire

DEVENEZ ACTIONNAIRE

Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 70 magazines publiés en kiosques, est coté sur Euronext Paris (code ALENR). Participez à son développement.

**PS : Vous pouvez nous renvoyer votre bulletin par fax au 01 46 10 21 22 (paiement par carte bancaire)
Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2€ par revue livrée.**

Conformément à la loi « Informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☐ ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

COLLECTION AUTO

Édité par Entreprendre SA
53 rue du Chemin Vert
92100 Boulogne-Billancourt
groupe-entreprendre.shop
Tél. : 01 46 10 21 21

Directrice de la publication et de la rédaction :
Emeline Santerre
e.santerre@groupe-entreprendre.fr

Secrétaire générale des rédactions :
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
i.jouanneau@groupe-entreprendre.fr

RÉDACTION
Olivier Certain, Saadia Gourri, Carole van Hille, Marc-André
Le Morvan, et les rédactions du *Groupe Entreprendre*.

ADMINISTRATION
Comptabilité :
Tél. : 01 46 10 21 21
comptabilite@groupe-entreprendre.fr

>PUBLICITE & PARTENARIATS
publicite@groupe-entreprendre.fr
partenariat@groupe-entreprendre.fr
contact@groupe-entreprendre.fr

FABRICATION
Imprimerie : Léonce Deprez (Ruitz - 62)
COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE :
Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres
recyclées : 100% - Certification : PEFC -
Eutrophisation : PTot 0.001 Kg/t.

DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 22 22
i.jouanneau@groupe-entreprendre.fr
Distribution : MLP - Tondeur (Belgique)

ABONNEMENTS
Hanane Rahmani
h.rahmani@groupe-entreprendre.fr
Korotoumou Coulibaly
k.coulibaly@groupe-entreprendre.fr

COLLECTION AUTO est édité par Groupe Entreprendre - S.A au
capital de 1 006 268,70 € - RCS NANTERRE 339 532 194 - SIRET :
339 532 194 000 34 - NAF : 5814Z SA - 53 rue du Chemin Vert 92100
Boulogne-Billancourt. Tél. : 01.46.10.21.21 - Fax : 01.46.10.21.22
Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies
publiés dans *COLLECTION AUTO* sans l'accord écrit de la société
éditrice est interdite, conformément à la loi du 11 mars 1957 sur
la propriété littéraire et artistique. La rédaction ne retourne pas les
documents et n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration
des textes et photos qui lui ont été adressés pour appréciation.
N° de commission paritaire : en cours - N°ISSN : 2969 - 2601
Dépôt légal à parution
Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier
certaines enquêtes ou reportages des titres du Groupe Entreprendre.



DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR

À lire sur groupe-entreprendre.shop

Pôle Économie : Entreprendre, Placements, C'est votre argent !.
People : Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche, Spécial Der-
nière, Paris confidences, Enquêtes magazine, Crimes magazine, Spé-
cial Police, Histoires vérité, Souvenirs Souvenirs, Chanson magazine,
Numéro Spécial, Album, Album spécial, Johnny magazine, Reines &
Rois, Royauté.

Auto : L'essentiel de l'Auto, Auto magazine, Automobile verte, Collection
Auto, Automobile revue Alpine, L'essentiel Ferrari, L'essentiel Porsche,
Tracteurs magazine, La revue du tracteur, L'essentiel du Drone.

Sport : Le Foot, Football magazine, Le Foot magazine, Rugby magazine,
France Basket, Handball magazine, Le quotidien du sport, Le quotidien
du sport Album, Le Sport, Cyclisme magazine, Auto sport magazine.

Féminin : Féminin Psycho, Santé revue, Santé Info, Dossier santé,
Santé revue Seniors, Féminin senior santé, Le magazine des femmes,
Votre beauté.

Maison-Déco : Maison Décoration, Maison campagne & jardin, Jardi-
ner, Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de saison.

Centres d'intérêts : Spécial Chats, Spécial Chiens, Spécial Animaux,
Stop Amaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Patrimoine,
Spécial Seniors, Féminin Senior.

Cuisine : Cuisine magazine.

Information-Culture : Science magazine, L'essentiel de la Science,
OVNIS magazine, Spécial Paranormal, Question de Philo, Biographie
magazine, Grands Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Album
Histoire.

INVESTIR EN BOURSE

Entreprendre SA, groupe indépendant
éditeur de 80 magazines publiés en kiosques,
est coté sur *Euronext Paris* (code ALENR).
Participez à son développement.

groupe-entreprendre.shop

LE QUOTIDIEN DU SPORT **Entreprendre**

SOMMAIRE

Janvier/Février/Mars 2025

groupe-entreprendre.shop



Spécial Ferrari

04 INTERVIEW

Jérémy Sustranck : "J'ai créé
en Alsace un shop d'exception..."

06 ACTUS

Ferrari F250 - Enzo Ferrari

08 INNOVATION

La beauté de la synergie chez Ferrari

10 ÉVÉNEMENT

Musée Ferrari de Maranello :

La maison d'un rêve

12 FERRARI PUROSANGUE

Elle remporte le Compasso d'Oro 2024

14 PASSION

Une Ferrari se mérite... et il ne
suffit pas d'être riche pour l'acheter

20 DOSSIER SPÉCIAL

La Scuderia, la grande épopée

34 FERRARI 365 DAYTONA 2024

La légende renaît

36 SF90 STRADALE

La nouvelle superstar de production en série

40 FERRARI 296 GTB

Une véritable rénovation

44 FERRARI PUROSANGUE

Le premier SUV familial de la marque

48 812 COMPETIZIONE A

La sportive à toit amovible

52 FERRARI 812 GTS

C'était le cabriolet de série le plus
puissant du marché

56 FERRARI ROMA

La dolce vita, une élégance intemporelle

60 FERRARI ROMA SPIDER

Une superstar en puissance

64 SIMPSON-FERRARI V12 GTR

L'unique Ferrari F40 équipée d'un V12

66 250 GT COUPÉ

Lanceuse de tendance

68 24 HEURES DU MANS

Le secret des gagnants

Ferrari 512B/LM : L'anatomie d'une
voiture de course V12 du Mans

Ferrari remporte une édition mémorable

76 FORMULE 1

Si proche, si loin en Belgique

78 PORTRAIT

Fangio chez Ferrari

83 ÉVÉNEMENT

Le marathon du karting Jules Bianchi

88 VINTAGE

L'Avana, gardienne des voitures anciennes

92 NEWS

Une première voiture électrique en 2026



Automobile revue Alpine
chez votre marchand de journaux
et sur groupe-entreprendre.shop

ABONNEZ-VOUS

Et renvoyez ce bon dument rempli à **Groupe Entreprendre**
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

COLLECTION
AUTO

☐ OUI, je m'abonne à **Collection Auto** et profite de 20% de remise.
Je reçois 8 numéros pour 122 € au lieu de 152 €.

Nom : Prénom :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Téléphone : Date de naissance :
Courriel* :

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **Groupe Entreprendre**
53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa ☐

N° :

expire fin

cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte)

Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2 € par revue livrée.

* Merci d'indiquer votre mail afin de recevoir toutes nos offres promotionnelles.

Conformément à la loi "informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☐ ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

Abonnez-vous sur groupe-entreprendre.shop



Diplômé de l'école Espera Sbarro, Jérémie Sustranck a été carrossier modelleur pour Hardge puis Oettinger avant de devenir vendeur de véhicules d'exceptions. Accompagné d'une équipe de passionnés, il décide de créer JRB Motors afin d'offrir des services sur mesure et d'accompagner ses clients sur un temps long.

JÉRÉMY SUSTRANCK

Co-fondateur
de la concession
JRB Motors
à Haguenau

“J’ai créé en Alsace
un shop d’exception
*pour les amoureux
de véhicules hauts
de gamme*
dont en premier lieu:
Ferrari.”

Pourquoi avoir créé JRB Motors?

Jérémie Sustranck, Co-fondateur de la concession JRB Motors à Haguenau (Bas-Rhin): J’ai créé JRB Motors pour réaliser un rêve de longue date: offrir une expérience unique aux passionnés de voitures de luxe et de sport. Ayant toujours eu une passion pour l’automobile, je voulais créer un espace où les amateurs de belles mécaniques peuvent trouver, entretenir et vivre leur passion pour des véhicules d’exception.

Quel est votre parcours?

Mon parcours a toujours été centré sur l’automobile. J’ai commencé ma carrière en tant que carrossier designer, ce qui m’a permis de développer une expertise technique solide. Par la suite, j’ai travaillé comme conseiller de vente pour

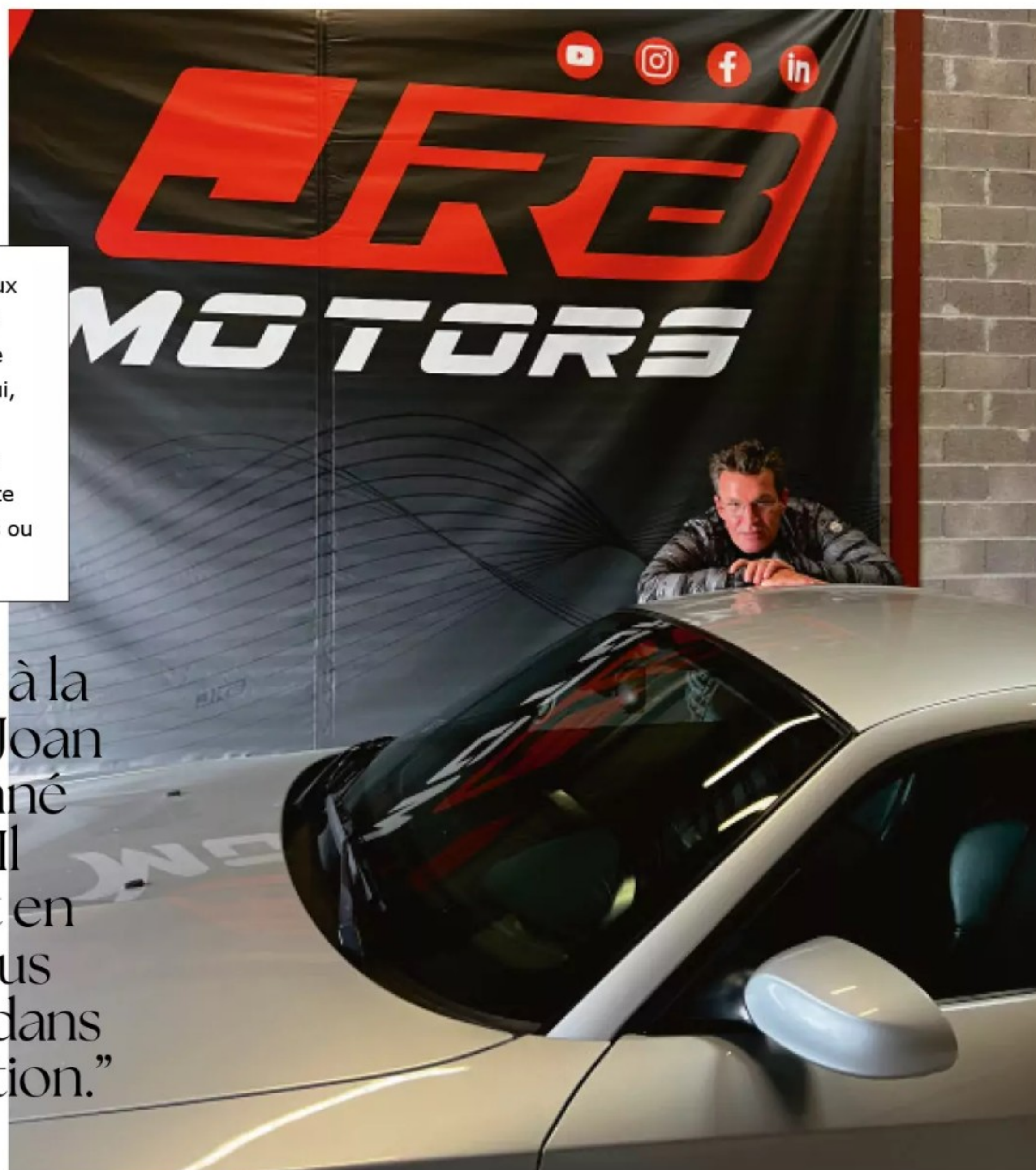
plusieurs marques de prestige, où j’ai appris l’importance de la relation client et de l’expérience d’achat. Après plusieurs années dans le domaine, j’ai décidé de me lancer dans l’entrepreneuriat et de créer JRB Motors.

Quels sont les services que vous proposez chez JRB Motors?

Chez JRB Motors, nous offrons une gamme complète de services. Cela inclut la vente de voitures de luxe et de sport, l’entretien et la réparation, ainsi que des services de conciergerie automobile. Nous proposons également des services de personnalisation pour que chaque véhicule corresponde parfaitement aux désirs de nos clients. Notre objectif est d’offrir un service à 360 degrés, du premier contact à l’entretien régulier de la voiture.

Implanté en Alsace, dans un lieu unique dédié aux véhicules de prestige aussi bien sportifs que premium, d'hier ou d'aujourd'hui, le Garage JRB Motors situé 4 rue Clément Ader à Haguenau (67500) est une société de vente d'automobiles d'exception neuves ou d'occasion.

“Benjamin est à la fois un ami de Joan et un passionné de Ferrari. Il vient souvent en Alsace et nous accompagne dans la communication.”



Pourquoi avoir choisi de privilégier une marque comme Ferrari ?

Ferrari est une marque emblématique qui représente le summum de la performance, du design et de l'innovation. Ferrari est synonyme de prestige et de passion automobile, avec des véhicules qui sont des œuvres d'art sur roues. Ferrari est reconnu pour sa fiabilité et sa performance exceptionnelle, tant sur route que sur piste. Elle allie l'élégance italienne à des performances remarquables, avec une histoire riche en compétition. Travailler avec Ferrari nous permet d'offrir à nos clients des véhicules qui incarnent le meilleur de l'automobile.

Quelle est votre ambition pour JRB Motors à l'avenir ?

Mon ambition pour JRB Motors est de devenir une référence incontournable dans le domaine des voitures de luxe et de sport. Je souhaite développer notre réseau de clients fidèles, élargir notre gamme de services et éventuellement ouvrir d'autres concessions dans différentes régions. L'objectif est de continuer à innover et à offrir un service exceptionnel, en restant toujours à l'écoute des besoins et des attentes de nos clients. Nous voulons

que chaque visite chez JRB Motors soit une expérience mémorable et que chaque client se sente comme un membre de notre famille automobile.

Comment avez-vous financé votre garage ?

C'est un ami, Joan Beaufort avec qui je me suis associé. J'ai rencontré Joan sur le banc de l'école à Molsheim. Nous sommes tous deux des amoureux de belles automobiles notamment de la marque Ferrari. Joan a quitté l'Alsace très jeune et connaît une très belle réussite dans les Fintech et le Gaming. Il est installé à Singapour où il développe ses affaires. Mais, il n'a pas oublié ni ses amis ni son Alsace natale. Sans lui, jamais, je n'aurais eu la chance de créer mon garage.

Pourquoi vous voit-on avec Benjamin Castaldi, l'animateur de télévision ?

Benjamin est à la fois un ami de Joan et un passionné de Ferrari. Il vient souvent en Alsace et nous accompagne dans la communication. ● S. H.

JRB Motors, 4, rue Clément Ader, 67500 Haguenau.
www.jrbmotors.com

L'HYPERCAR **FERRARI F250** SE LAISSE APPROCHER

Attendue pour l'année prochaine, la nouvelle hypercar de Ferrari, la F250, s'inspirera fortement des technologies de la Formule 1 et du Mans. Son design, avec un cockpit étroit pour minimiser la surface frontale, rappelle celui de la LaFerrari. Cependant, la F250 promet un arsenal aérodynamique bien plus impressionnant, intégrant de larges ouvertures de refroidissement et des canaux aérodynamiques sur toute la carrosserie.

A l'avant, un S-duct similaire à celui de la 488 Pista est bien visible, accompagné de grandes prises d'air extérieures dirigeant l'air frais vers les radiateurs. Les jupes latérales agressives et les jantes à cinq branches, qui pourraient être celles du modèle de série, ont également été dévoilées. La carrosserie sera sans aucun doute en fibre de carbone, assurant légèreté et résistance.

À l'arrière, les premiers prototypes, dotés de multiples sorties d'échappement, ont été remplacés par une sortie centrale unique, dans le style de la 296 GTB. Le bouclier arrière et le diffuseur, au design désormais plus agressif, ont été clarifiés. Les feux inspirés de la SF90 ont été remplacés par des éléments spécifiques. L'évolution la plus notable est l'abandon de l'énorme aileron arrière fixe, remplacé par un aileron actif plus

discret. Celui-ci fonctionnera en tandem avec le diffuseur arrière et les canaux aérodynamiques sous la voiture, lesquels seront de belle taille grâce à la compacité du groupe motopropulseur.

L'autocollant « haute tension » apposé sur les prototypes confirme que la F250 sera hybride. Ferrari a annoncé que ses futurs modèles électrifiés seraient équipés de moteurs V6 ou V8, excluant les V12. Étant donné que la F250 utilisera des technologies issues de la Formule 1 et de l'Hypercar Le Mans, qui utilisent des moteurs V6, l'hypothèse d'un six cylindres est très plausible.

La Ferrari F250 s'annonce comme une révolution dans le monde des hypercars, mariant l'héritage de la Formule 1 avec des innovations technologiques de pointe. Son design audacieux, ses performances aérodynamiques et sa motorisation hybride marquent une nouvelle ère pour Ferrari, promettant des sensations de conduite inégalées et une efficacité redoutable sur circuit. Les passionnés d'automobiles attendent avec impatience cette prochaine merveille de la marque au cheval cabré. ● I. G.

ELLE S'ANNONCE COMME UNE RÉVOLUTION DANS LE MONDE DES HYPERCARS, MARIANT L'HÉRITAGE DE LA FORMULE 1 AVEC DES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES DE POINTE.





Conçue non seulement pour participer aux courses mais pour gagner, elle triomphe dès sa deuxième sortie le 20 mai 1947 au Grand Prix de Rome.

LA MEILLEURE FERRARI JAMAIS CONSTRUITE

Un nouveau film met à l'honneur l'esprit d'innovation pérenne de Ferrari, une qualité qu'Enzo a lui-même inculquée.

En 1947, Enzo Ferrari franchit les portes de son usine de Maranello, dévoilant au monde sa première Ferrari : la 125 S, équipée d'un V12. Conçue non seulement pour participer aux courses mais pour gagner, elle triomphe dès sa deuxième sortie le 20 mai 1947 au Grand Prix de Rome. Pilotée par Franco Cortese, la 125 S parcourt 137,6 km à une vitesse moyenne de 88,5 km/h, offrant ainsi à Ferrari sa première

victoire d'une série de six cette année-là. Cependant, c'est la première course, neuf jours plus tôt sur le circuit italien de Plaisance, qui marque réellement le début du succès en Formule 1 de la Scuderia. Lors de cette course, la pompe de la 125 S tombe en panne, empêchant Ferrari de terminer.

Pour Enzo Ferrari, cet échec n'était pas un moment de désespoir mais un « échec prometteur », une courbe d'apprentissage dans sa quête

incessante de performance. La 125 S, une fois réparée, a prouvé sa valeur à Rome. Aujourd'hui, cet ADN d'innovation et de succès est omniprésent chez Ferrari, que ce soit à l'usine de Maranello, au circuit de Fiorano, ou à travers le monde. La confiance en soi, le désir d'innover et le besoin de se surpasser sans cesse sont aussi forts aujourd'hui qu'il y a 75 ans, lorsque Enzo fonda son entreprise. Et pour célébrer l'anniversaire d'Enzo, Ferrari a présenté un nouveau film rendant hommage à la vision invincible et innovante de son fondateur. Ce film est complété par une campagne Instagram qui puise dans les citations et les moments fondateurs de cette aventure commencée par la sortie de la 125 S de l'usine, visant à changer le monde. ● I. G.

L'innovation constante est une marque de fabrique chez Ferrari, et les modèles SF90 XX Stradale et SF90 XX Spider en sont la preuve éclatante. Pour la première fois, une voiture XX, conçue pour la piste, est homologuée pour la route. Cette transformation extrême est le fruit d'une collaboration intense entre toutes les équipes de Maranello, donnant naissance à un nouveau langage de design.

La création des SF90 XX Stradale et Spider représentait un défi colossal. Le Centre de style Ferrari, dirigé par Flavio Manzoni, a puisé dans l'expérience de projets précédents comme la FXX K, la 488 GT3 et la 296 Challenge. Le but était de convertir une voiture de piste en une voiture de route, une tâche qui nécessitait de surmonter des défis significatifs. Manzoni explique que les défis aérodynamiques rencontrés avec ces voitures ont été repris et amplifiés pour la SF90 XX. Avec des triples ouïes aérodynamiques, une forme allongée et un aileron arrière massif, la SF90 XX affiche son caractère extrême dès le départ. La collaboration entre les équipes de design et d'aérodynamique a été essentielle. Carlo Palazzani, responsable du design extérieur, souligne que les designers ne se contentent plus de créer des voitures belles, mais doivent également optimiser les performances techniques.

UNE SYNERGIE PROFESSIONNELLE

L'intégration étroite entre design et aérodynamique a permis à la SF90 XX Stradale de posséder les performances aérodynamiques les plus élevées de toutes les Ferrari de route, avec une déportance deux fois supérieure à celle de la SF90 classique. Manzoni se souvient : « Au début du projet, nous avons dû penser comme des ingénieurs pour traduire les exigences aérodynamiques de manière créative et artistique. » La SF90 XX est plus longue de 140 mm par rapport à la voiture de base, avec une queue allongée qui réduit la traînée et augmente la déportance. L'arrière remodelé présente un effet de couches horizontales, soulignant son impressionnante largeur. Une de ces couches est l'aileron fixe arrière, soigneusement conçu pour être à la fois léger et capable de résister à une déportance extrême.

UN DESIGN EXTÉRIEUR ET INTÉRIEUR SPECTACULAIRE

La nouvelle barre lumineuse arrière forme une couche distinctive du design, tandis que les feux avant, plus fins, permettent au motif en tête de marteau de ressortir

sur un nez radicalement remodelé. Des améliorations aérodynamiques ont été apportées aux ailes, avec des grilles triples distinctives réduisant la portance. Les éléments contrastants, comme les S-Ducts sur le capot avant et arrière, créent une livrée tridimensionnelle spectaculaire. À l'intérieur, l'approche minimaliste met en valeur l'essence sportive de la voiture. Filippo Degli Esposti, responsable du design intérieur, explique que l'objectif était de tout simplifier pour souligner l'importance du pilote. Des portes en fibre de carbone, un tunnel central flottant et des sièges racing en fibre de carbone rappellent l'ADN de la course.

UNE ÉVOLUTION CONSTANTE

Le processus de conception de la SF90 XX n'a pas été sans difficultés. « Il n'a pas été facile d'amener le concept XX sur la route », explique Palazzani. Mais cette transformation montre que Ferrari évolue constamment, en se diversifiant dans différents domaines du design. La SF90 XX renforce l'ADN de Ferrari, enrichissant ses connaissances et sa présence. Comme toujours chez Ferrari, le courage d'innover porte ses fruits. ● S. H.



LA BEAUTÉ DE LA SYNERGIE CHEZ FERRARI





Le Musée Ferrari, officiellement appelé Museo Ferrari, est un sanctuaire dédié à l'une des marques automobiles les plus prestigieuses et emblématiques du monde. Situé à Maranello, en Italie, le musée est un incontournable pour les amateurs de voitures, les passionnés de course et les amoureux de l'ingénierie et du design automobile.

Le Museo Ferrari a ouvert ses portes en 1990 dans la ville de Maranello, où Ferrari a également son siège et son usine principale. La création du musée visait à célébrer l'héritage riche et impressionnant de Ferrari, une marque qui a transcendé les simples véhicules pour devenir un symbole de performance, de luxe et d'innovation. Enzo Ferrari, le fondateur de la marque, a créé sa première voiture en 1947, et depuis lors, Ferrari a accumulé un palmarès impressionnant dans les courses automobiles, notamment en Formule 1, où elle est l'équipe la plus titrée.

Le Museo Ferrari abrite une collection permanente de voitures qui retrace l'histoire de la marque depuis ses débuts jusqu'aux modèles les plus récents. Parmi les pièces maîtresses de la collection, on trouve des voitures légendaires telles que la Ferrari 125 S, la première voiture produite sous le nom de Ferrari, ainsi que des modèles emblématiques comme la Ferrari 250 GTO, la Ferrari F40, la Ferrari Enzo et la Ferrari LaFerrari.

Le musée est divisé en plusieurs sections, chacune dédiée à un aspect particulier de l'histoire et de l'héritage de Ferrari. Une section est consacrée aux voitures de route, mettant en avant les innovations techniques et stylistiques qui ont fait la renommée de Ferrari. Une autre section est dédiée aux voitures de course, avec une collection de voitures de Formule 1 et d'endurance qui ont marqué les circuits du monde entier. On peut y voir des modèles victorieux, des trophées et des souvenirs des plus grands pilotes qui ont couru pour Ferrari, tels que Michael Schumacher, Niki Lauda et Alberto Ascari.

Le Museo Ferrari ne se contente pas d'exposer des voitures. Il propose également des expériences interactives qui permettent aux visiteurs de plonger dans l'univers de Ferrari. Parmi ces expériences, on trouve des simulateurs de conduite qui offrent une immersion totale dans le pilotage d'une Ferrari sur circuit. Ces simulateurs sont très populaires, car ils permettent aux visiteurs de ressentir l'adrénaline et



les sensations d'une course à grande vitesse.

Le musée propose également des visites guidées qui offrent un aperçu approfondi de l'histoire de Ferrari, de ses innovations technologiques et de ses succès en compétition. Les guides sont souvent des experts passionnés qui partagent des anecdotes et des détails fascinants sur la marque et ses voitures.

Après avoir exploré les expositions et les expériences interactives, les visiteurs peuvent se rendre au Ferrari Store, situé à l'intérieur du musée. Cette boutique propose une vaste gamme de produits dérivés Ferrari, allant des vêtements et accessoires aux modèles réduits et souvenirs de collection. C'est l'endroit idéal pour ramener un morceau de l'expérience Ferrari chez soi.

Pour ceux qui souhaitent prolonger leur visite avec une expérience culinaire, le Ristorante Cavallino, situé à proximité du musée, offre une cuisine italienne traditionnelle dans un cadre inspiré par Ferrari. Le restaurant est un lieu historique

en lui-même, fréquenté autrefois par Enzo Ferrari et ses collaborateurs.

Le Museo Ferrari attire des centaines de milliers de visiteurs chaque année, venus des quatre coins du monde. Il est non seulement un lieu de pèlerinage pour les fans de Ferrari, mais aussi une destination touristique majeure en Italie. Le musée joue un rôle clé dans la promotion de l'héritage culturel et industriel de la région de l'Émilie-Romagne, contribuant ainsi à l'économie locale.

En conclusion, le Museo Ferrari est bien plus qu'un simple musée de voitures. C'est un hommage vivant à une marque qui a redéfini l'industrie automobile et l'univers de la course. C'est un lieu où l'histoire, l'innovation et la passion pour l'excellence se rencontrent, offrant aux visiteurs une expérience inoubliable et inspirante. Que vous soyez un fervent amateur de voitures ou simplement curieux de découvrir l'histoire d'une légende, le Museo Ferrari est une destination incontournable. ● S. H.



QUAND
LA FERRARI
Purosangue
REMORTE LE
COMPASSO D'ORO 2024

Ferrari a eu le plaisir d'annoncer que la Ferrari Purosangue a remporté le prestigieux prix Compasso d'Oro 2024, une distinction de renommée mondiale décernée par l'Association pour le Design Industriel (ADI). Ce prix, qui en est à sa 27^e édition, est l'un des plus anciens et des plus reconnus dans le domaine du design industriel.

La Ferrari Purosangue a été sélectionnée pour son design exceptionnel, son innovation et son excellence dans la conception de véhicules. Ce SUV de luxe combine l'ADN sportif de Ferrari avec une polyvalence inégalée, redéfinissant les standards de l'industrie automobile. Le jury a particulièrement apprécié l'équilibre parfait entre performances, confort et technologie avancée.

Le design de la Purosangue est une œuvre d'art qui marie élégance et fonctionnalité. Sa silhouette dynamique

et ses proportions équilibrées reflètent la tradition Ferrari tout en introduisant des éléments novateurs. Les lignes sculptées et l'aérodynamisme sophistiqué ne sont pas seulement esthétiques, mais aussi fonctionnels, améliorant la performance et l'efficacité énergétique du véhicule.

L'intérieur de la Purosangue est tout aussi impressionnant, offrant un confort luxueux et une technologie de pointe. Chaque détail a été pensé pour offrir une expérience de conduite unique, avec des matériaux de haute qualité et une attention méticuleuse aux finitions. Les sièges ergonomiques, l'interface utilisateur intuitive et les systèmes de divertissement de pointe créent un environnement où le conducteur et les passagers peuvent profiter pleinement de chaque trajet.

Ce prix est une reconnaissance du travail acharné et de l'engagement de l'équipe de design de Ferrari, dirigée par



Ferrari a eu le plaisir d'annoncer que la Ferrari Purosangue a remporté le prestigieux prix Compasso d'Oro 2024, une distinction de renommée mondiale décernée par l'Association pour le Design Industriel (ADI). Ce prix, qui en est à sa 27e édition, est l'un des plus anciens et des plus reconnus dans le domaine du design industriel.



Flavio Manzoni. Leur vision audacieuse et leur expertise ont permis de créer un véhicule qui repousse les limites du design automobile. La Purosangue incarne l'esprit d'innovation et d'excellence qui caractérise Ferrari depuis sa fondation. Ferrari est fière de recevoir ce prix, qui s'ajoute à une longue liste de distinctions internationales. Cette reconnaissance renforce la position de Ferrari en tant que leader mondial du design et de l'ingénierie automobile. La Purosangue, avec ses performances inégalées et son design révolutionnaire, continue de captiver les amateurs de voitures du monde entier.

En recevant le Compasso d'Oro 2024, Ferrari réaffirme son engagement envers l'innovation et l'excellence. La Purosangue est plus qu'un simple véhicule ; elle est le symbole d'une nouvelle ère pour Ferrari, où tradition et modernité se rencontrent pour créer des voitures qui

inspirent et émerveillent.

La Ferrari Purosangue est déjà disponible dans les concessions Ferrari du monde entier. Venez découvrir cette merveille du design automobile et laissez-vous séduire par l'excellence Ferrari. Pour plus d'informations, visitez le site officiel de Ferrari ou rendez-vous dans votre concessionnaire le plus proche.

Ferrari Purosangue est la toute première voiture à quatre portes et quatre places de Ferrari, alliant un espace accru aux performances célèbres de l'entreprise

Les portes à charnières arrière uniques permettent aux passagers d'entrer et de sortir plus facilement, tout en conservant la conception compacte intacte

L'intérieur est soigneusement conçu pour offrir au conducteur et au passager une expérience passionnante entourée de matériaux et d'espace de luxe. ● S. H.

SPÉCIAL FERRARI • Passion

UNE FERRARI *se mérite*

ET IL NE SUFFIT
PAS D'ÊTRE RICHE
POUR L'ACHETER

Ferrari Daytona SP3 2024 est une merveille technologique et elle coûte au moins 2,2 millions de dollars, soit environ 45 fois le prix moyen d'une voiture neuve.



Vous rêvez de posséder l'une des voitures les plus iconiques jamais fabriquées ? Une grande fortune ne suffira pas. Il vous faudra démontrer que vous méritez une Ferrari. La Ferrari Daytona SP3 2024 est une voiture spectaculaire. Son design est un hymne aux formes sensuelles et audacieuses. Dotée d'un moteur V-12 de 829 chevaux, elle atteint une vitesse maximale de 211 mph, rendant hommage aux trois Ferrari victorieuses aux 24 heures de Daytona en 1967.

À chaque nouvelle édition ultra-limitée, Ferrari réserve ses véhicules à une liste secrète de clients ayant déjà dépensé des dizaines de millions de dollars dans ses voitures. Produits à quelques centaines d'exemplaires au maximum, ces véhicules sont souvent épuisés avant même que le public ne puisse en voir une seule image. Pour être sur cette liste, il faut être un collectionneur Ferrari extrêmement dévoué.

Ferrari Daytona SP3 2024 est une merveille technologique coûte au moins 2,2 millions de dollars, soit environ 45 fois le prix moyen d'une voiture neuve. Mais payer cette somme n'est que la partie facile. On ne peut simplement pas entrer dans un showroom Ferrari et repartir avec une voiture flambant neuve. Pour acquérir une Daytona SP3 (ou tout autre modèle ultra-exclusif de la marque), il faut prouver au légendaire constructeur automobile italien que vous en êtes digne.

Le fondateur Enzo Ferrari a abordé l'équilibre entre l'offre et la demande avec une froide clairvoyance : « Nous construirons toujours une voiture de moins que ce que le marché demande. » Aujourd'hui, l'entreprise perpétue cette exclusivité. Ferrari a atteint des ventes records en 2023 avec près de 14 000 voitures vendues dans le monde ; à titre de comparaison, les concessionnaires Ford américains vendent

>>>



« Nous construirons toujours une voiture de moins que ce que le marché demande. » ENZO FERRARI

>>> autant de pick-up de la série F en une semaine.

Ferrari propose actuellement six modèles dans sa gamme courante, incluant un SUV de 400 000 \$ appelé Purosangue et la SF90, une supercar hybride de 1 016 cv débutant à 550 000 \$. Au-delà de cela, la série Icona représente une édition limitée de voitures réinterprétant un style intemporel avec des performances maximales. La Daytona SP3 est la dernière de cette série. Avant elle, il y avait la Ferrari Monza, une voiture sans toit ni pare-brise, rappelant les cockpits des voitures de course. Ferrari s'est engagé à ne produire que 499 exemplaires de la Monza, chacun selon les spécifications rigoureuses d'un client sélectionné. Toutes les Monza ont été vendues immédiatement.

Quelques règles de base s'appliquent. Pour figurer sur la liste, il faut établir une relation solide avec un concessionnaire Ferrari. Au début, cela signifie acheter des voitures d'occasion, car contrairement aux constructeurs traditionnels, Ferrari ne garde pas de voitures neuves en stock dans ses showrooms. Presque toutes les Ferrari neuves sont fabriquées sur commande spéciale. « Cela crée un marché secondaire immédiat, qui est le gagne-pain des concessionnaires Ferrari », explique Osborne.

« Cela a commencé au milieu des années 2000 », précise Matt Farah, animateur du podcast *The Smoking Tire* et fondateur de *Westside Collector Car Storage*. « Il fallait acheter une Ferrari d'occasion pour devenir un client connu et pouvoir acheter une Ferrari neuve. » Après avoir acheté quelques voitures d'occasion, il est temps de se faire remarquer au siège social en Italie en passant commande pour une voiture neuve.

Chaque année, Ferrari alloue des créneaux de commande

à ses concessionnaires, qui reçoivent un nombre strict d'allocations pour chaque modèle. Les concessionnaires ont toute latitude pour choisir un client pour chaque allocation. Si vous êtes un nouvel acheteur, vous devrez probablement accepter l'allocation que le concessionnaire vous propose. « La plupart des gens ne peuvent pas entrer dans une concession de nulle part et dire : « Je veux acheter une Daytona SP3 », explique Farah. Il faut d'abord acheter plusieurs voitures. »

La personnalisation est cruciale, mais attention : les options de peinture, d'intérieur, de garnitures de tableau de bord, etc., peuvent doubler le prix d'une voiture d'un quart de million de dollars. « Plus votre voiture est personnalisée, plus il est difficile de la revendre », avertit Osborne. Opter pour une couleur peu conventionnelle n'est pas une stratégie à long terme.

« C'est différent quand on voit la voiture comme un investissement », déclare Gioel Molinari, entrepreneur en technologie et fondateur d'Autostrada Westport, un clubhouse automobile dans le Connecticut. « On se demande si on pourra la revendre et on configure les voitures d'une manière qui ne correspond pas forcément à nos préférences. »

Il y a aussi un danger à être trop conventionnel. « Si vous commandez votre Ferrari rouge sur beige sans aucune option, ils penseront que vous allez la vendre au plus vite », explique Osborne. Les concessionnaires n'apprécient pas de vendre des parts de marché à des gens qui revendent les voitures. Il est possible de vendre votre Ferrari commandée sur mesure à un prix supérieur avant même qu'elle ne soit construite, mais cette tentation est à éviter. « Cela ne fonctionne que pour un temps », prévient Osborne. « Vous ne voulez pas perdre votre réputation auprès du



L'objectif de l'achat n'était pas de profiter du véhicule, mais d'investir dans quelque chose qui ne perdrait pas de valeur.

PÉRIODE DE PRODUCTION :
1968-1973
NOM OFFICIEL : Ferrari 365 GTB/4
ORIGINE DU SURNOM
« **DAYTONA** » : Ce surnom a été donné par les médias, en hommage à la victoire de Ferrari aux 24 heures de Daytona en 1967, bien que Ferrari ne l'ait jamais officiellement utilisé.
MOTEUR : V12 de 4,4 litres [365 cm³ par cylindre]
PUISSANCE : Environ 352 chevaux
DESIGN : Une silhouette élégante et classique signée Pininfarina, avec un long capot et une carrosserie basse.
Position du moteur : Avant
CONFIGURATION : Propulsion
STATUT : Un modèle classique, emblématique des années 60 et 70, très prisé des collectionneurs.

concessionnaire et du constructeur. »

En 1962, la 250 GTO était vendue pour 18000 \$. L'année dernière, l'une des 36 GTO, belles, rares et victorieuses en course, a été vendue pour 51,7 millions de dollars. La frontière entre la revente et la spéculation peut sembler mince. « Quand ils disent qu'ils ne veulent pas que vous revendiez, ils veulent dire qu'ils ne veulent pas que vous revendiez sur le marché libre », explique Farah. « Le clin d'œil, c'est que si vous ne voulez pas garder la voiture, vous la revendez par leur intermédiaire. »

« Il y a une bonne et une mauvaise manière de procéder », explique Jeff Segal, pilote professionnel de Ferrari et propriétaire de Modificata, une entreprise convertissant les Ferrari récentes à la transmission manuelle, aujourd'hui indisponible. « Vous convenez avec votre concessionnaire : je conduis cette voiture pendant 800 km, et dès que j'en ai fini, je vous la rends, vous me donnez la dernière édition spéciale et nous continuons ce cycle. Si vous avez le bon timing, votre habitude de conduite sera presque remboursée. »

Consultez le site web d'un concessionnaire et vous verrez : rangée après rangée de voitures d'occasion, toutes pratiquement neuves, à des prix souvent bien au-dessus du PDSF initial.

« Lorsqu'un des petits acheteurs désignés veut s'en séparer, il y a tous ces autres gens qui ne font pas partie de l'économie d'accès », explique Farah. « C'est ainsi que ces voitures valent instantanément plus que ce qu'elles ont coûté dès qu'elles sortent. » Chaque voiture neuve a un prix de détail suggéré par le fabricant, mais un modèle d'occasion peut être vendu au prix que le marché permet.

Cette pratique dépasse Ferrari. Lorsque la Ford GT est sortie en 2018, les clients ont été sélectionnés après un long

processus de candidature. Pour éviter toute spéculation, chaque propriétaire devait signer un contrat l'interdisant de revendre sa GT pendant deux ans. Porsche a récemment instauré une politique d'attribution sélective pour ses voitures de sport GT2 et GT3, conduisant à la spéculation, la revente rapide et les intrigues entre concessionnaires et clients. Ces dynamiques s'étendent au-delà de l'automobile. Si vous avez récemment essayé d'acheter une Rolex, vous avez probablement trouvé une douzaine de revendeurs proposant des montres d'occasion à une marge de 80 %.

« C'est une catégorie d'actifs très prisée », explique Farah. Il décrit les collectionneurs de voitures haut de gamme achetant des modèles neufs à production limitée, simplement pour éviter de passer en bas de la liste. « Si vous n'en voulez pas, vous le revendez au concessionnaire pour un bénéfice, et il le vend comme voiture d'occasion à des centaines de milliers, voire des millions de dollars, à des personnes qui n'y ont pas accès. C'est une machine à imprimer de l'argent en circuit fermé. »

À l'ère des taux d'intérêt nuls, « il y avait beaucoup de capitaux excédentaires et des crédits très bon marché pour un nombre restreint d'actifs tangibles », ajoute Molinari. Les Ferrari, autrefois sujettes à la même dépréciation que les Toyota classiques, sont devenues un véhicule d'investissement. « L'objectif de l'achat n'était pas de profiter du véhicule, mais d'investir dans quelque chose qui ne perdrait pas de valeur. »

Il existe une autre manière de devenir collectionneur de Ferrari sans passer par ce carrousel des prix : les voitures anciennes. Mais préparez votre portefeuille. « Les Ferrari les plus chères du marché ont toutes plus de 50 ans », explique Randy Nonnenberg, fondateur de Bring a Trailer, une >>>

>>> plateforme d'enchères en ligne pour les voitures classiques et de collection. Fin 2023, Hagerty, spécialiste de l'assurance automobile classique, a dressé une liste des voitures anciennes les plus chères vendues aux enchères. Huit des dix premières étaient des Ferrari, dont une Ferrari 250 GTO de 1962 vendue l'année dernière pour 51,7 millions de dollars lors d'une vente aux enchères de RM Sotheby's à New York.

La 250 GTO est considérée comme l'une des plus belles voitures de course jamais construites. Sa valeur repose sur ses courbes magnifiques, sa rareté (seulement 36 exemplaires construits) et son historique de compétition. En 1962, la GTO coûtait 18 000 \$, soit environ 184 000 \$ aujourd'hui. Enzo Ferrari choisissait personnellement chaque futur propriétaire. Ancien pilote de course, Enzo voyait la vente de voitures de route comme un moyen de financer ses équipes de course. Parmi les dix Ferrari les plus chères vendues aux enchères, huit étaient des voitures de course, la moins chère ayant été adjugée 18,4 millions de dollars. « Au cours des 20 dernières années, acheter une Ferrari de course sportive avec un bon historique était presque toujours rentable », dit Osborne. « Les modèles vintage peuvent être plus stables que les voitures neuves », explique Nonnenberg. Les prix élevés et la rareté des modèles désirables découragent souvent les spéculateurs rapides.

« La voiture que vous convoitiez à 17 ans, vous l'achetez à 40 ans », dit Osborne. « La nostalgie est une force puissante dans la collection. » En 1969, le Chicago Tribune publiait une annonce pour une Ferrari GTO d'occasion à 3 500 \$. À l'époque, c'était une voiture de course obsolète. Dans les années 1980, ceux qui rêvaient de la GTO étaient devenus riches. Ralph Lauren a payé 650 000 \$ pour une GTO en 1985 ; un an plus tard, un autre collectionneur a payé 1 million de dollars, la revendant deux ans après pour 4,2 millions. En 2018, David MacNeil, fondateur de WeatherTech, a acheté une GTO pour plus de 70 millions de dollars. La passion pour les voitures de course Ferrari peut sembler extravagante. L'année dernière, un acheteur a payé 1,875 million de dollars pour une Ferrari 500 Mondial de 1954, une carcasse rouillée sans moteur, nécessitant une restauration coûteuse. Mais seulement 13 exemplaires de ce modèle existent. Des voitures similaires restaurées se vendent pour au moins 5 millions de dollars.

La nostalgie a récemment propulsé la F50, initialement dépréciée, vers des sommets. Présentée en 1995, Ferrari avait refusé les tests de la presse. En 1997, Car and Driver révélait que la F50 était inférieure à sa prédécesseuse, la F40, en termes de performance. La F50 a alors été boudée.

Puis, quelque chose a changé. « La F50 est un exemple parfait de hausse imprévue », dit Nonnenberg. « Si vous aviez acheté au bon moment, vous auriez presque doublé votre mise. » En 2013, une F50 se vendait aux enchères pour moins d'un million de dollars. Fin 2022, une F50 a été

adjugée à plus de cinq fois ce prix.

La F50, mal aimée des critiques dans les années 90, était chérie par les adolescents de cette époque, aujourd'hui adultes et fortunés. « Vingt-cinq ans plus tard, la voiture de leurs rêves connaît un regain d'intérêt », explique Farah.

Il est tentant de diviser le marché Ferrari en deux camps : les puristes passionnés de conduite et les spéculateurs. Mais c'est trop simpliste, dit Nonnenberg. « Si le vent dans vos cheveux et le bruit du moteur vous enchantent, c'est une chose. Mais il y a des collectionneurs qui possèdent 20 Ferrari et leur moment préféré est de les admirer dans leur garage. Tous sont passionnés. »

« Au final, il faut aimer ce que l'on possède », dit Osborne. « Je conseille d'acheter une voiture pour les émotions qu'elle procure. »

Récemment, le marché Ferrari a pris une tournure surprenante. « Les voitures achetées par des spéculateurs restent souvent garées », dit Osborne. Lentement, le monde des collectionneurs semble perdre son goût pour les voitures statiques. « On ne voit plus les primes énormes pour les voitures non conduites », ajoute-t-il.

Osborne a pris livraison d'une Roma neuve en 2022. Avec plus de 6 000 miles au compteur, elle est considérée comme « très utilisée » pour une Ferrari de deux ans. « Je l'ai achetée pour la conduire », dit-il.

Peut-être que les jours de spéculation frénétique sur les voitures exotiques sont derrière nous. « L'argent n'est plus gratuit, les coûts de possession sont réels et d'autres investissements sont moins coûteux », dit Molinari. Nonnenberg partage cet avis. « Pour gagner de l'argent avec une voiture, elle doit maintenant surpasser des performances plus élevées. Cela a réduit l'opportunisme. »

Pour figurer sur la liste de la prochaine Ferrari Icona Series, il faut encore dépenser beaucoup pour se rapprocher du concessionnaire. Entre les frais d'expédition, de stockage et d'entretien, aucun profit ne devrait être attendu. « Le gagnant est celui qui achète par passion », conclut Osborne. « Il ne sera jamais déçu. »

Il résume sa philosophie par une analogie. « Imaginez que vous décidiez de partir en vacances pour la vie. Vous dépensez 30 000 \$ pour trois semaines. Attendez-vous un retour sur investissement ? »

Le fondateur Enzo Ferrari a assuré la demande et la collectionnabilité avec son dicton : « Nous construisons une voiture de moins que ce que le marché demande. »

En 1962, la 250 GTO a été vendue pour 18 000 dollars américains. L'année dernière, l'une des 36 Ferrari, belles, rares et éprouvées en course, a été vendue pour 51,7 millions de dollars américains.

La F50 a d'abord reçu un accueil critique plutôt mitigé, mais la convoitise latente des adolescents désormais adultes inspire aujourd'hui la demande. ● S. H.

IL NE SUFFIT PAS D'ÊTRE RICHE POUR ACHETER UNE FERRARI...

Voici les règles strictes à suivre pour passer commande. Pour acquérir une Ferrari neuve, il est nécessaire de respecter des règles imposées par la célèbre marque de voitures de luxe. Des personnalités telles que Justin Bieber et Kim Kardashian ont même été interdites d'achat pour avoir enfreint ces règles.

UN CODE DE CONDUITE STRICT

Ferrari ne plaisante pas avec ses règles. Lors de la commande d'une nouvelle voiture, il ne suffit pas d'avoir un portefeuille bien garni. En effet, pour conduire l'un des modèles de la marque italienne, il est obligatoire de respecter un code de bonne conduite. Ces restrictions ne s'appliquent pas à l'achat d'un véhicule d'occasion entre particuliers.

L'INFLUENCE AVANT LA RICHESSE

Chez Ferrari, l'influence compte davantage que les finances. Un riche éleveur néerlandais en a fait l'expérience après avoir commandé le modèle «SUV Purosangue». Ferrari l'a informé que sa voiture serait attribuée à une personne plus influente. Insatisfait, il a poursuivi la marque en justice, mais sans succès, comme l'a rapporté AutoJournal.

BIEN CHOISIR SES ASSOCIATIONS

Ferrari veille de près aux relations de ses clients. Kim Kardashian a été interdite d'achat après avoir reçu une Ferrari en cadeau de mariage en 2011, offerte par un homme d'affaires malaisien impliqué dans une fraude financière.

NE PAS REVENDRE SON VÉHICULE TROP RAPIDEMENT

Les propriétaires d'une Ferrari doivent également éviter de revendre leur voiture trop rapidement, afin de dissuader les spéculateurs. Floyd Mayweather Jr.

a été banni de la liste des acheteurs potentiels après avoir revendu son véhicule quelques mois seulement après l'achat. Ferrari impose parfois des restrictions à la revente pour certains modèles, exigeant un délai minimum avant toute cession.

MODÉRER LA PERSONNALISATION DE SA FERRARI

Ferrari est réticente à la personnalisation de ses modèles. Des célébrités ont tenté l'expérience et en ont payé le prix. Justin Bieber, par exemple, a été banni de la marque après avoir recouvert sa voiture de bleu et modifié le logo.

NE PAS CRITIQUER LA MARQUE

Ferrari accorde une très grande importance à son image et attend que ses propriétaires en fassent la promotion. Toute critique est mal vue par la marque. En 2020, 50 Cent a été ajouté à la liste noire après avoir critiqué publiquement une panne de batterie sur sa Ferrari 488.

GÉRER SOIGNEUSEMENT SES FINANCES

Enfin, même si vous parvenez à acheter une Ferrari, il est crucial de bien gérer vos finances. Nicolas Cage, confronté à des difficultés financières, a dû vendre sa Ferrari Enzo à un prix inférieur à sa valeur marchande. Cette vente a fortement déplu à Ferrari, qui a alors décidé de bannir l'acteur américain.

LA SCUDERIA, LA



Alberto Ascari fit briller
Ferrari en F1 au début
des années 1950

GRANDE ÉPOPÉE



Passionné d'automobile dès son jeune âge, Enzo Ferrari, fils de ferronnier, commence sa carrière de pilote en 1919 lors de la course Parme-Berceto. L'année suivante, il rejoint Alfa Romeo. Bien qu'il soit un pilote talentueux, c'est en tant que leader et recruteur d'ingénieurs talentueux qu'Enzo se distingue réellement. Sa vision de créer une équipe privée pour permettre aux pilotes amateurs de courir régulièrement se concrétise avec la création de la Scuderia Ferrari à Modène, en novembre 1929.

1929, FONDATION DE LA SCUDERIA FERRARI PAR ENZO FERRARI À MODÈNE

Très rapidement, Enzo Ferrari perçoit l'opportunité de créer une équipe privée pour permettre aux pilotes amateurs de courir plus fréquemment. En novembre 1929, la Société Anonyme Scuderia Ferrari est fondée à Modène avec Enzo à sa tête. Grâce au soutien financier et technique d'Alfa Romeo, la Scuderia participe à de nombreuses courses indépendantes. En 1932, le célèbre logo de la Scuderia, un cheval cabré et les initiales SF sur fond jaune, fait son apparition. Lorsqu'Alfa Romeo se retire du sport automobile, Enzo Ferrari en profite pour récupérer du matériel et des ingénieurs, renforçant ainsi son équipe. Dès les années 30, la Scuderia Ferrari devient incontournable grâce à ses nombreuses victoires.

>>>



Enzo Ferrari, né le 18 février 1898 à Modène, découvre sa passion pour les courses automobiles le 6 septembre 1908, lorsqu'il assiste à la Coppa Florio près de Bologne avec son père et son frère.



>>>

1947, SORTIE DE LA PREMIÈRE FERRARI, LA 125 S

Si la Seconde Guerre mondiale a temporairement ralenti la quête de victoire d'Enzo Ferrari et de sa marque naissante, la fin des années 40 marque un tournant décisif. La FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) voit le jour et, en 1947, établit les règles d'une « Formule Internationale de course N°2 » sous l'égide de la Commission Sportive Internationale (CSI). Le championnat du monde actuel n'existe pas encore. La Scuderia Ferrari fait ses débuts en F1 lors du Grand Prix d'Italie à Turin en septembre 1948. Un mois plus tard, Giuseppe Farina remporte la première victoire de l'équipe sur le circuit du Garda à Salò avec la Ferrari 125.

1950, PREMIÈRE PARTICIPATION AU CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1

Le premier championnat du monde de F1 s'organise en 1950, comprenant six courses européennes et les 500

Miles d'Indianapolis. À la surprise générale, Enzo Ferrari décide de ne pas engager de voitures pour la manche inaugurale, le Grand Prix de Grande-Bretagne, jugeant les primes de victoire insuffisantes. Une opportunité manquée avec l'histoire, mais que la Scuderia Ferrari rectifie rapidement en participant au Grand Prix de Monaco, la semaine suivante. Cependant, l'écurie italienne se heurte à Juan Manuel Fangio, pilote de l'équipe transalpine concurrente, Alfa Romeo. L'Argentin, partant de la pole position bien devant les Ferrari, domine ce Grand Prix de bout en bout. Malgré la supériorité des Alfa, le jeune Alberto Ascari termine deuxième de la course, à plus d'un tour du futur quintuple champion du monde.

Ce premier championnat du monde est dominé par les trois « F » de la grille : Fangio, Farina et Fagioli, tous trois pilotes pour Alfa Romeo. Ascari, quant à lui, termine cinquième au classement général, avec une deuxième place à Monaco comme meilleur résultat.

L'année suivante marque un tournant dans la domination d'Alfa Romeo en F1. Ferrari recrute l'Argentin José Froilán González, compatriote de Fangio. Le 14 juillet 1951, jour de fête nationale en France, se déroule le Grand Prix de Grande-Bretagne à Silverstone. González offre à Ferrari sa première pole position et, après un duel acharné avec Fangio, la première victoire de la Scuderia en F1, mettant fin à près de cinq ans d'invincibilité des Alfetta 158 et 159. Enzo Ferrari, ému, déclara : « J'ai tué ma mère. »



Dans ses débuts de pilote, il participe à la course Parma-Poggio Berceto le 5 octobre 1919 et se lance sur le Circuit du Savio quatre ans plus tard. Lors de cette course, il fait la connaissance de la mère de Francesco Baracca, un héros de la Première Guerre mondiale. Impressionnée par le courage de Ferrari, elle lui donne le symbole qui ornaît l'avion de son fils : le célèbre Cheval cabré.



Seul un sentiment puissant pouvait freiner une grande passion. Pour Enzo Ferrari, ce sentiment portait un nom : Dino, son fils aîné. Ferrari décida d'arrêter la course après avoir terminé deuxième au Circuito delle Tre Province le 9 août 1931, une course reliant Bologne, Pistoia et Modène. Dès 1932, sa passion pour le pilotage se métamorphosa en une vocation pour la création sportive.

1952-1953 : ALBERTO ASCARI REMPORTE DEUX TITRES CONSÉCUTIFS EN F1

Les années 1952 et 1953 marquent une période de domination pour Ferrari. Avec de nombreuses écuries en difficulté financière, ces saisons se courent selon les règles de la F2, une opportunité en or pour Maranello. Ferrari et Alberto Ascari remportent six courses d'affilée et décrochent le premier titre mondial pour l'équipe italienne en F1. La Ferrari 500 est alors invincible, Ascari enchaîne les succès et remporte les trois premiers Grands Prix de l'année suivante, totalisant neuf victoires consécutives, un record égalé seulement par Sebastian Vettel en 2013.

Le titre de champion du monde revient une fois de plus à Alberto Ascari, qui signe un doublé historique, le premier de l'ère Ferrari en F1. L'écurie italienne n'est battue qu'une seule fois, lors de la dernière manche de la saison à Monza.

Le règlement de la F1 revient à la normale en 1954. Bien que Ferrari développe deux nouveaux modèles, la 625 et la 554, la domination de la marque prend fin face à Mercedes, où Juan Manuel Fangio triomphe. Toutefois, durant cette

période difficile pour Ferrari, Maurice Trintignant remporte la première victoire française en F1 au Grand Prix de Monaco 1955, profitant des déboires des autres concurrents.

Après deux saisons difficiles, Ferrari connaît une résurgence presque miraculeuse. Profitant du retrait de Mercedes, affecté par le tragique accident des 24 heures du Mans en 1955 (84 morts et 120 blessés), et des difficultés financières de Lancia, Ferrari retrouve sa place de favori en 1956. De plus, la Scuderia engage Juan Manuel Fangio, triple champion du monde de F1. L'Argentin, spécialiste des poles, remporte in extremis une nouvelle couronne mondiale, grâce notamment au soutien de son coéquipier Peter Collins, qui avait longtemps mené le championnat.

Après une saison 1957 décevante, Ferrari entrevoit une opportunité de rebondir : Fangio, qui vient de décrocher son cinquième titre, se retire des circuits, tout comme Maserati. Cependant, la saison 1958 est marquée par les performances de Vanwall et d'un certain Stirling Moss. Le Britannique mettra à rude épreuve la Scuderia, déjà ébranlée par les tragiques décès de Luigi Musso et de Peter Collins, un pilote très estimé par Enzo Ferrari.

Profondément affecté par la perte de son ami, Mike Hawthorn décide de se retirer à la fin du championnat, remportant le titre avec un point d'avance sur Moss. Ce sera le dernier titre de la décennie pour Ferrari.

>>>



Aussi élégante que rapide, la Ferrari 156 F1 eut une carrière compétitive courte mais fructueuse en 1961. En une seule saison, cette voiture à moteur arrière léger domina presque toutes les courses, remportant cinq Grands Prix sur huit. Elle permit à Phil Hill de devenir le premier Américain Champion du monde et offrit à l'écurie Ferrari son premier titre de Championnat constructeurs.



>>>

1961 : PREMIER TITRE MONDIAL POUR UN PILOTE AMÉRICAIN, PHIL HILL

A lors que la Formule 1 approche de la fin de son premier chapitre, une petite révolution se dessine dans les écuries : le moteur migre de l'avant à l'arrière des monoplaces. Ferrari, initialement réticente, subit deux saisons difficiles avec seulement trois victoires. En 1961, la Scuderia se résout à adopter ce changement et profite d'une nouvelle réglementation favorisant les moteurs de F2.

Ferrari anticipe cette évolution tandis que les écuries britanniques, comme Cooper et Lotus, tentent de s'y opposer. Rapidement, la saison devient un duel interne entre Phil Hill et Wolfgang von Trips. Bien que marquée par le décès tragique de von Trips à Monza, cette année voit Hill remporter le titre.

Pendant l'intersaison, les querelles internes se multiplient chez Ferrari, entraînant la démission des directeurs sportifs et techniques. Malgré un retard dans la production de la nouvelle monoplace, cet épisode permet à Mauro Forghieri, un jeune ingénieur de 27 ans, de prendre les rênes de l'écurie en tant que directeur technique, nommé par Enzo Ferrari lui-même. Leur confiance mutuelle est totale.

Cependant, Ferrari peine à se remettre de ces troubles et termine la saison au sixième rang des constructeurs, l'un de ses pires résultats.

L'année 1963 marque un nouveau tournant pour Ferrari. En proie à des tentatives de rachat par Ford, l'écurie se tourne d'abord vers l'endurance, qu'elle domine. L'arrivée de John Surtees, septuple champion du monde de moto, permet à Ferrari de se recentrer sur la F1. Malgré la domination de la Lotus de Jim Clark, Surtees parvient à remporter le Grand Prix du Nürburgring, le 100e pour Ferrari.

La discipline entre dans une nouvelle ère où les pilotes deviennent aussi des techniciens, comme John Surtees, qui cherchent à comprendre et maîtriser ce qu'ils conduisent. Surtees se démarque rapidement et remporte le titre mondial, devenant le seul pilote sacré en moto et en automobile, face à des légendes comme Graham Hill et Jim Clark.

Ce titre marque aussi la fin d'une ère pour Ferrari, qui ne retrouvera pas le succès en F1 pendant onze longues années. Durant cette période, la Scuderia connaît des choix stratégiques erronés et une série de malchances. En 1966, malgré une nouvelle réglementation, Ferrari manque le coche, et Surtees quitte l'équipe en milieu de saison en raison de conflits internes. L'année suivante, l'écurie perd son avance technique.

La Scuderia Ferrari retrouve un certain dynamisme avec



Alors que de nombreuses écuries peinaient à s'adapter à un changement aussi drastique, Ferrari fit le choix de délaisser la Ferrari 256 F1, équipée d'un moteur V6 arrière de 2,4 litres, au profit de la 156 F2 de Formule 2. Cette voiture était presque identique mais montée avec un V6 Dino de 1,5 litre, conforme aux nouvelles exigences de la saison de Formule 1 de 1961. La 156 F1, typique de son époque, était étroite, avec des roues fines et un volant si grand qu'il occupait presque toute la vue derrière le minuscule pare-brise.



En franchissant en toute sécurité (et en tête) la ligne d'arrivée de Monaco, après l'une des courses les plus accidentées de l'histoire de la F1, Enzo Ferrari amorça un vaste projet de remaniement à Maranello pour la saison 1974. Après plusieurs années de résultats décevants, il recruta de nouveaux pilotes, dont Niki Lauda, et nomma un nouveau directeur d'équipe : Luca di Montezemolo, alors âgé de 26 ans et protégé du patron de Fiat, Gianni Agnelli.

l'arrivée de Jacky Ickx en 1968. Le Belge remporte le Grand Prix de France à Rouen sous une pluie battante et maintient une régularité notable tout au long de la saison. Cependant, ses performances ne masquent pas les doutes au sein de l'écurie, qui n'engage qu'une seule monoplace l'année suivante. Enzo Ferrari, anticipant le tournant de la F1 vers les grandes marques, décide de céder 40 % des parts de Maranello au groupe Fiat.

Au début des années 70, Ferrari recrute de nouveau le jeune Jacky Ickx, qui, cette fois, n'est plus un débutant. Il est seul en début de saison à tester la nouvelle Ferrari 312b. Le développement continu de la monoplace lui permet de devenir l'homme fort de la seconde moitié de la saison avec trois victoires en cinq courses. Cependant, le décès de Jochen Rindt, leader du championnat, rend la lutte pour le titre bien dérisoire. Ickx abandonne à Watkins Glen, confirmant le titre posthume de son rival autrichien.

Au début des années 70, la Scuderia recrute de nouveau Jacky Ickx, désormais un pilote expérimenté. En ce début de saison, il est seul à tester la nouvelle Ferrari 312b. Le développement continu de la voiture lui permet de devenir un concurrent sérieux dans la seconde moitié de la saison, remportant trois victoires en cinq courses. Cependant, la mort tragique de Jochen Rindt, leader du championnat, rend la compétition moins significative. Ickx abandonne à Watkins Glen, confirmant ainsi le titre posthume de Rindt.

Bien que Jacky Ickx devienne naturellement le chef de

file de l'équipe et le prétendant au titre la saison suivante, les décisions de Forghieri suscitent des questions, surtout avec la maniabilité difficile de la 312 B2. La Scuderia Ferrari retombe dans ses travers, avec Ickx n'inscrivant aucun point après sa victoire à Zandvoort, terminant finalement à une décevante quatrième place au classement. Les performances continuent de décliner au cours des deux années suivantes, incitant Fiat, actionnaire minoritaire, à intensifier son implication dans l'équipe.

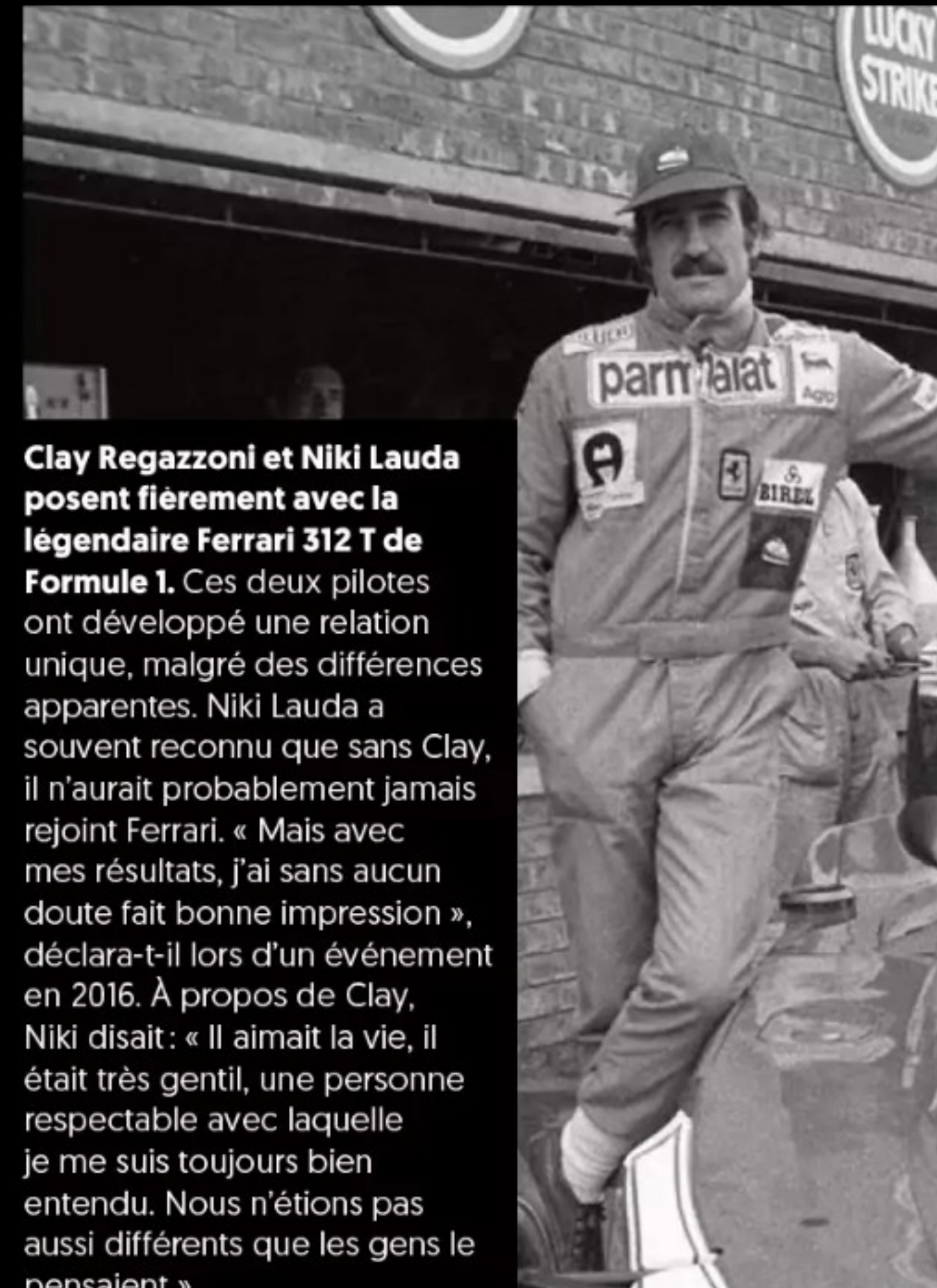
1975 : NIKI LAUDA APORTE À FERRARI SON PREMIER TITRE DE CHAMPION DU MONDE DEPUIS 1964.

Pour surmonter la période difficile traversée par Ferrari depuis le titre de Surtees dix ans plus tôt, la famille Agnelli impose au Commendatore la nomination de Luca di Montezemolo, issu du groupe italien, en tant que directeur sportif. Les effets sont immédiats : Mauro Forghieri revient en tant que responsable technique, Clay Regazzoni retrouve son baquet, tous deux écartés en 1972, et un pilote peu connu, Niki Lauda, rejoint l'équipe. Malgré les doutes des tifosi, Lauda impressionne dès sa première saison avec neuf pole positions, terminant toutefois quatrième du championnat en

>>>



Moments mémorables : Niki Lauda reçoit son trophée des mains de la princesse Grace Kelly à Monaco. La 312 T, la nouvelle voiture pour la saison 1975, se révéla être l'une des meilleures créations du directeur technique Mauro Forghieri. La lettre T signifiait « transversale », en référence à la boîte de vitesses montée en position transversale, une conception plus compacte qui améliorait l'équilibre de la voiture. Le moteur 12 cylindres à plat de la 312 T était également le plus puissant de la grille. La 312 T s'imposa comme la meilleure voiture de la saison, et Lauda en tira pleinement parti.



Clay Regazzoni et Niki Lauda posent fièrement avec la légendaire Ferrari 312 T de Formule 1. Ces deux pilotes ont développé une relation unique, malgré des différences apparentes. Niki Lauda a souvent reconnu que sans Clay, il n'aurait probablement jamais rejoint Ferrari. « Mais avec mes résultats, j'ai sans aucun doute fait bonne impression », déclara-t-il lors d'un événement en 2016. À propos de Clay, Niki disait : « Il aimait la vie, il était très gentil, une personne respectable avec laquelle je me suis toujours bien entendu. Nous n'étions pas aussi différents que les gens le pensaient ».

>>> raison de problèmes de fiabilité et d'erreurs personnelles. Sa maîtrise de la course et son sang-froid en feront l'un des pilotes les plus en vue avant son épanouissement en 1975.

L'année de la rédemption arrive enfin pour Ferrari, qui ne laisse pas passer cette opportunité. Niki Lauda maîtrise parfaitement la 312 T, remportant cinq victoires au cours de la saison et permettant à son écurie de reconquérir les deux titres mondiaux, pilotes et constructeurs, à Monza. Après onze années d'efforts, Ferrari retrouve les sommets.

1976, NIKI LAUDA CONTINUE SUR SA LANCÉE VICTORIEUSE

Avec des triomphes au Brésil, en Afrique du Sud, en Belgique, à Monaco et en Grande-Bretagne et alors qu'il semble intouchable, un terrible incident interrompt son élan. Au Nürburgring, lors du troisième tour, Lauda perd le contrôle de sa voiture, heurte un talus et est projeté de l'autre côté de la piste. La monoplace s'enflamme et Lauda se retrouve piégé. L'intervention héroïque d'Arturo Merzario, qui extirpe Lauda de la voiture en flammes, lui sauve la vie.

Défiant toutes les attentes, Niki Lauda reprend la course six semaines après son accident, avec un visage partiellement défiguré et des blessures encore visibles. Avant le drame, il menait le championnat avec 23 points d'avance

sur James Hunt. Cependant, il ne peut résister à la remontée de Hunt. Le titre se joue lors du dernier Grand Prix au Japon, sous une pluie torrentielle. Lauda, estimant les conditions trop dangereuses, abandonne après quelques tours, laissant la victoire à Hunt. Ce n'est que partie remise pour l'Autrichien. Bien qu'Enzo Ferrari l'ait critiqué après l'incident au Japon et l'ait relégué derrière Carlos Reutemann, qu'il déteste, Niki Lauda a rapidement rétabli les faits. Il remporte trois nouvelles courses, récupère son titre de champion du monde, puis quitte Ferrari avant la fin de la saison pour rejoindre Brabham, encore amer du traitement reçu chez Ferrari. La Scuderia Ferrari continue sur sa lancée l'année suivante, décrochant un nouveau titre de champion des constructeurs, le troisième consécutif.

Toutefois, les Lotus de Peterson et Andretti deviennent rapidement inaccessibles, notamment en 1978. L'équipe de Maranello peut néanmoins compter sur les quatre victoires de Carlos Reutemann et sur l'énergie du jeune Gilles Villeneuve pour animer la saison. En 1979, Forghieri améliore la 312 T pour contrer les wing-cars en vogue. La monoplace italienne se démarque rapidement, avec Villeneuve et Scheckter en tête. Villeneuve se distingue avec deux victoires, mais c'est Scheckter, plus régulier, qui conserve son avance malgré la concurrence des Ligier, Renault et Williams. Comme en 1975, Ferrari remporte les deux titres à Monza, avant la fin du championnat.

Contre toute attente, il reprend la compétition six semaines plus tard, avec la moitié de son visage défigurée et des plaies encore ouvertes. Avant son accident, l'Autrichien



Le dernier pilote à avoir remporté un titre pour Ferrari avant l'ère Schumacher fut Jody Scheckter, sacré champion en 1979 au terme d'une année triomphale qui, au départ, semblait pourtant improbable. Ce succès est attribuable au mérite et à la constance du Sud-Africain, à la fiabilité de la voiture, la 312 T4, ainsi qu'à la contribution essentielle de Gilles Villeneuve, auteur de quelques-uns de ses plus grands exploits au cours de cette saison.

possédait une avance de 23 points sur James Hunt, mais il ne peut contrer le retour de son rival. Le dernier Grand Prix de la saison, au Japon, déterminera le champion. Sous une pluie torrentielle au Mont Fuji, Lauda abandonne après quelques tours, renonçant à la victoire. Ce n'est que partie remise pour lui.

En dépit des reproches d'Enzo Ferrari après l'incident du Japon et sa rétrogradation au second plan derrière Carlos Reutemann, qu'il n'apprécie pas, Lauda ne tarde pas à redresser la situation. Il remporte trois nouvelles victoires, reconquiert son titre et quitte brusquement Ferrari avant la fin de la saison pour rejoindre Brabham, encore amer du traitement qu'il a reçu chez Ferrari.

1979 : JODY SCHECKTER REMPORTE LE TITRE, DERNIER AVANT UNE LONGUE PÉRIODE DE DISETTE

La Scuderia Ferrari poursuit son élan l'année suivante avec un nouveau titre de champion des constructeurs, le troisième consécutif. Cependant, les Lotus de Peterson et Andretti deviennent vite inaccessibles, surtout en 1978. Ferrari peut néanmoins compter sur les quatre victoires de Carlos Reutemann et l'énergie du jeune Québécois Gilles

Villeneuve. En 1979, Forghieri développe la 312 T pour contrer les wing-cars, la nouvelle tendance. Villeneuve et Scheckter dominant rapidement. Le Canadien s'illustre avec deux victoires, tandis que Scheckter, plus régulier, accumule des points précieux, permettant à Ferrari de remporter les deux titres à Monza avant la fin du championnat.

Au début de l'année 1980, Gilles Villeneuve vise à se racheter après avoir été surpassé par son coéquipier. Cependant, la compétition est plus féroce que jamais, et Ferrari lutte pour rester dans la course, terminant la saison en dixième position. Cette mauvaise performance conduit à la retraite anticipée de Jody Scheckter, à seulement 30 ans.

1981, LA SCUDERIA MISE SUR LE JEUNE DIDIER PIRONI

C'est le vainqueur avec Ligier l'année précédente, et la Scuderia introduit un moteur turbocompressé innovant. Malgré sa puissance, les résultats se font attendre, mais Ferrari réussit tout de même à se hisser à la cinquième place du championnat des constructeurs. À la différence de l'année précédente, la Scuderia Ferrari dispose d'un châssis performant cette saison, capable de soutenir la puissance du moteur. La 126 C2, conçue par Forghieri, se montre efficace sur la piste, mais la saison prend une tournure tragique. À Imola, lors d'une bataille en tête avec Pironi, Villeneuve est déterminé à récupérer la pole position malgré l'usure de

>>>

SPÉCIAL FERRARI • Dossier



Vendredi 6 juillet 1990 : le Circuit Paul Ricard au Castellet célèbre son 20^e anniversaire en accueillant pour la dernière fois le Grand Prix de France de Formule 1. Cette septième course de la saison, conforme aux pronostics, voit une nouvelle fois s'affronter Ayrton Senna, sur McLaren, et le champion du monde Alain Prost, qui a rejoint Ferrari durant l'hiver et triomphé au Mexique. Prost s'était déjà imposé au Brésil, fief de son rival, tandis que Senna avait remporté les courses à Phoenix aux États-Unis, à Monaco et au Canada. À Saint-Marin, c'est Riccardo Patrese avec la Williams qui avait pris la victoire.



Jean Alesi (Ferrari) accompagné Johnny Herbert (Benetton Renault) et David Coulthard (Williams Renault), le 16 juillet 1995 au Grand Prix de Grande Bretagne.

>>> ses pneus. En tentant de dépasser, il percute violemment la March de Jochen Mass et est éjecté de sa monoplace, trouvant la mort instantanément. La F1 perd un de ses talents les plus brillants. Trois mois plus tard, Patrick Tambay remplace Villeneuve, et Didier Pironi échappe de peu à la mort après un accident avec la Renault d'Alain Prost. La voiture de Pironi, renforcée après le décès de Villeneuve, lui sauve la vie, mais ses blessures à la jambe droite mettent fin à sa carrière de pilote. Après cette saison difficile, Ferrari décroche néanmoins le titre des constructeurs, bien que le titre des pilotes semblait destiné à Pironi.

1983, PATRICK TAMBAY POURSUIT AVEC LA SCUDERIA

Il rejoint par René Arnoux. Les deux pilotes français permettent à Ferrari de remporter un autre titre constructeur, malgré leurs troisièmes et quatrièmes places individuelles. Les six années suivantes sont mitigées pour l'équipe, marquées par de nombreux changements de pilotes talentueux sans réel succès. En 1987, John Barnard devient directeur technique, améliorant les performances de Ferrari. En 1988, Enzo Ferrari décède, et un mois plus tard, Berger et Alboreto honorent sa mémoire avec un doublé à Monza, le premier en Italie depuis près de dix ans.

1990, LE COUP D'ÉCLAT, EN RECRUTANT ALAIN PROST, TRIPLE CHAMPION DU MONDE

Malgré une stagnation persistante sur la piste, Ferrari réalise un coup d'éclat en 1990 en recrutant Alain Prost, triple champion du monde. Le talent et le professionnalisme de Prost, associés à la Ferrari 641, dernière création de Barnard avant son départ chez Benetton, revitalisent l'écurie italienne.

Prost reste compétitif tout au long de la saison, luttant pour le titre contre son ancien coéquipier, Ayrton Senna. Cependant, c'est le Brésilien qui remporte la victoire après un accrochage mémorable au Japon lors du dernier Grand Prix de la saison.

Lorsque Jean Alesi rejoint son compatriote lors de l'intersaison 1991, les performances de la nouvelle voiture de Ferrari sont désastreuses. L'écurie retombe dans ses mauvaises habitudes et les tensions de fin de saison resurgissent. L'année se termine dans une atmosphère délétère pour Ferrari. Alain Prost est licencié avant le dernier Grand Prix, tout comme le directeur sportif Cesare Fiorio plus tôt dans la saison, et même le directeur de Ferrari, Piero Fusaro.



11 juin 1995 : La fin d'une série de malchances et une victoire tant espérée à Montréal. Une vague de joie a envahi les tribunes du circuit Gilles Villeneuve lorsque le pilote français a franchi la ligne d'arrivée, accueillant et félicitant celui qui venait de décrocher une victoire bien méritée. Ce sera **toutefois** la seule victoire en F1 de sa carrière.

Cette fin d'année marque le retour de Luca di Montezemolo, nommé à nouveau par Fiat. Comme lors de son premier passage en 1973, di Montezemolo bouleverse tout au sein de Ferrari. Il ramène Gerhard Berger, parti trois ans chez McLaren, rappelle John Barnard à la direction technique, et nomme Jean Todt, brillant chez Peugeot Sport, à la tête du sportif.

Bien que la saison 1993 n'ait pas été marquée par ces transformations, le championnat suivant a opéré un véritable bouleversement. Gerhard Berger, lors du Grand Prix d'Allemagne, a offert à Ferrari sa première victoire en près de quatre ans. Le duo Berger-Alesi a accumulé onze podiums, menant Ferrari à la troisième place du championnat, proche de Williams et Benetton.

1995, LES PROGRÈS DE L'ÉCURIE SE CONFIRMENT

Avec notamment la première (et unique) victoire de Jean Alesi en F1, ainsi que plusieurs autres podiums. Cependant, les problèmes de fiabilité poussent Jean Todt à recruter Michael Schumacher, déjà double champion du monde avec Benetton. Près de vingt ans après le dernier sacre de Schekter en 1979, la Scuderia Ferrari mise sur Michael Schumacher pour renouer avec le succès. Sa

première saison est difficile, la monoplace étant loin de rivaliser avec la Williams.

Malgré quelques performances remarquables, comme sa victoire en Espagne sous la pluie, Ferrari reste en retrait. Durant l'intersaison, Ferrari recrute Ross Brawn et Rory Byrne, anciens collaborateurs de Schumacher chez Benetton.

1997, MALGRÉ UNE VOITURE ENCORE INFÉRIEURE, SCHUMACHER SE BAT CONTRE JACQUES VILLENEUVE

Et ce jusqu'au dernier Grand Prix à Jerez, où leur confrontation atteint son paroxysme. Schumacher, en tête, tente de pousser Villeneuve hors de la piste lors d'une manœuvre de dépassement. C'est finalement l'Allemand qui termine sa course dans les graviers, perdant ainsi toute chance de remporter le championnat. La FIA le déclassera ultérieurement, tout en lui laissant ses victoires et points acquis. En dépit de la fin controversée de la dernière saison, Ferrari retrouve de l'optimisme.

>>>

SPÉCIAL FERRARI • Dossier



Entre 1996 et 2006, le pilote allemand a participé à 180 Grands Prix, remportant 72 victoires, décrochant 58 poles positions, obtenant 117 podiums, et gagnant cinq titres mondiaux consécutifs de 2000 à 2004. Aucun autre pilote de la Scuderia Ferrari n'a égalé ou même approché ces records. Avec Jean Todt à la tête de l'équipe et Ross Brawn à la direction technique, Schumacher formait le troisième membre de ce trio redoutable qui a dominé la Formule 1 pendant plusieurs saisons, laissant peu de place à la concurrence. Le règne incontesté du « Baron Rouge » entre 2000 et 2004 reste gravé dans la mémoire des fans de F1, un souvenir à la fois amer et émerveillé. Cependant, les tifosi lui vouent un respect et une admiration sans borne. Après deux titres avec Benetton [1994, 1995], Schumacher a pris un risque en rejoignant Ferrari, alors en pleine phase de reconstruction. Un pari audacieux, mais finalement couronné de succès après quatre premières saisons inégales.



Michael Schumacher chez Ferrari, il poste devant sa voiture. Le pilote allemand, a couru en Formule 1 de 1991 à 2006 et de 2010 à 2012 et a été champion du monde de Formule 1 à sept reprises, devenant un mythe.

>>>

L'équipe italienne aspire de nouveau aux sommets et se positionne comme un prétendant sérieux pour le prochain championnat. Toutefois, McLaren, avec Häkkinen et Coulthard, s'impose comme un obstacle majeur. En 1998, le titre se joue encore au Japon, où Schumacher, malgré une pole position, cale au départ et finit par crever, ruinant ses espoirs. En 1999, après s'être cassé la jambe à Silverstone, Schumacher voit son coéquipier Irvine prendre le relais, mais Häkkinen remporte de nouveau le titre, bien que Ferrari décroche un titre constructeurs, le premier depuis 1983.

2000, LE DUEL INTENSE ENTRE FERRARI ET MCLAREN

Le début du nouveau millénaire voit un autre duel intense entre Ferrari et McLaren. Schumacher démarre l'année en trombe avec trois victoires consécutives, mais son avance s'amenuise pendant l'été. Malgré cela, surnommé le Baron Rouge, il ne fléchit pas. Il remporte une course cruciale à Monza, puis triomphe aux États-Unis, se créant deux occasions de conclure le championnat. À Suzuka, malgré un départ modeste, il utilise une stratégie gagnante pour reprendre et garder la tête, devenant triple champion du monde. Ferrari, de son côté, décroche aussi le titre constructeur, mettant fin à une disette de vingt-et-une années et amorçant une ère de domination inégalée.

2001-2004 : DOMINATION DE MICHAEL SCHUMACHER AVEC CINQ TITRES CONSÉCUTIFS.

Ferrari semble avoir trouvé la recette gagnante, transformant la compétition en une lutte pour la deuxième place. En 2001, Michael Schumacher remporte neuf victoires et est couronné champion dès le Grand Prix de Hongrie, avec quatre courses encore à disputer. En 2002, Ferrari domine avec quinze victoires sur dix-sept courses, et Schumacher est sacré six courses avant la fin. En 2003, la concurrence menée par Juan Pablo Montoya et Kimi Räikkönen se fait sentir, mais Schumacher conserve son titre au Japon. En 2004, Ferrari réitère sa domination avec quinze victoires, dont treize pour Schumacher, égalant un record.

La saison suivante est marquée par une règle de la FIA imposant aux écuries de conserver les mêmes pneumatiques pendant tout le Grand Prix, ce qui désavantage Ferrari. La collaboration exclusive avec Bridgestone ne permet pas de s'adapter efficacement à cette nouvelle réglementation. Le bilan est décevant pour Ferrari et Schumacher, qui ne remportent qu'une seule course, le Grand Prix des États-Unis, où quatorze voitures équipées de pneus Michelin se retirent avant le départ. En 2006, Schumacher retrouve la lutte pour le titre face à Fernando Alonso. Leur rivalité



Kimi Räikkönen et Felipe MASSA entourent Jean Todt le 21 octobre 2007 au Grand Prix du Brésil. L'écurie Ferrari mise sur la jeunesse en recrutant Kimi Räikkönen aux côtés de Felipe Massa. Dès sa première course, le Finlandais réalise une performance exceptionnelle en signant la pole position et en remportant la victoire.

atteint son apogée au Grand Prix de Chine, où Schumacher remporte sa 91^e et dernière victoire. Cependant, des problèmes mécaniques au Japon et au Brésil anéantissent les espoirs de Ferrari, laissant Alonso décrocher son deuxième titre avec Renault.

Une nouvelle ère commence pour Ferrari alors que Michael Schumacher quitte la scène. L'écurie mise sur la jeunesse en recrutant Kimi Räikkönen aux côtés de Felipe Massa. Dès sa première course, le Finlandais réalise une performance exceptionnelle en signant la pole position et en remportant la victoire. La saison se transforme en un duel acharné entre Ferrari et les McLaren de Fernando Alonso et Lewis Hamilton. Le titre se joue en Chine et au Brésil, où Räikkönen, malgré un retard de 17 points, triomphe pour devenir champion du monde avec un point d'avance sur Hamilton et Alonso. Il reste à ce jour le dernier pilote à avoir offert un titre à Ferrari.

2007 : KIMI RÄIKKÖNEN REMPORTE LE TITRE MONDIAL, LE DERNIER POUR FERRARI À CE JOUR

L'année 2007 commence sur une bonne note pour Ferrari. Kimi Räikkönen, encore auréolé de son titre,

décroche deux victoires et quatre podiums en cinq courses. Cependant, Felipe Massa, déterminé, commence à surpasser son coéquipier. Le Brésilien connaît des hauts et des bas, mais se retrouve en position de jouer le titre lors de la finale à Interlagos. Pour être champion, il doit gagner et espérer que Lewis Hamilton ne termine pas au-delà de la sixième place. Massa réalise sa part du contrat, mais Hamilton, profitant d'une météo capricieuse et d'un incident impliquant Timo Glock, s'empare de la cinquième place dans le dernier virage du dernier tour, remportant le titre par un point. Bien que cruelle pour Massa, cette saison permet à Ferrari de décrocher son seizième titre constructeur, le dernier à ce jour.

2014, FERRARI EST DISTANCÉE MALGRÉ LE RETOUR DE KIMI RÄIKKÖNEN

Après une saison de transition en 2009 dominée par Brawn GP, Ferrari mise sur Fernando Alonso pour raviver ses ambitions, soutenu par le sponsor Santander. Cependant, l'Espagnol arrive au début de l'ère de domination de Red Bull, qui remportera quatre doublés pilotes-constructeurs consécutifs. Fernando Alonso terminera vice-champion à trois reprises, toujours derrière Sebastian Vettel. Malgré le retour

>>>



Ferrari cherche à repartir sur de nouvelles bases après l'ère Alonso. Vettel, suivant les traces de son prédécesseur, débute en force avec un podium dès sa première course, derrière les inaccessibles Flèches d'Argent.



En 2015, très performant sous la chaleur de la Malaisie, la SF15-T permet à Sebastian Vettel de dominer les Mercedes et de décrocher la première victoire de Ferrari depuis près de deux ans. Il remporte également des victoires en Hongrie et à Singapour et monte sur 10 autres podiums, terminant 3e au classement des pilotes avec presque deux fois plus de points que son coéquipier Räikkönen.

>>> de Kimi Räikkönen en 2014, Ferrari est distancée, cette fois par Mercedes. Avec deux champions du monde, l'écurie italienne connaît sa pire saison depuis 1993, sans pole ni victoire.

2015, VETTEL REMPORTE TROIS VICTOIRES

La Scuderia Ferrari décide de se séparer de Fernando Alonso pour accueillir Sebastian Vettel, qui avait dominé les Rouges durant quatre ans. En 2015, Vettel remporte trois victoires, mais Mercedes reste intouchable, laissant peu de chance à ses rivaux. Ferrari se classe malgré tout comme la deuxième force du championnat, loin devant les autres écuries. L'optimisme avant la saison 2016 est rapidement balayé par des problèmes de fiabilité et un développement insuffisant de la monoplace. Ferrari est dépassée par Red Bull au championnat constructeurs et termine l'année sans victoire.

2018, LE SCÉNARIO SE RÉPÈTE EN

Les deux saisons suivantes voient une intense rivalité entre Mercedes et Ferrari, avec Hamilton et Vettel en tête d'affiche. Vettel remporte le premier Grand Prix en Australie,

suivi par une victoire de Hamilton à Bahreïn. Durant la première moitié de la saison, les deux pilotes sont au coude à coude, mais Ferrari et Vettel flanchent dans la seconde moitié. Le scénario se répète en 2018, où malgré un bon début de saison, Vettel craque, notamment avec une sortie de piste en Allemagne alors qu'il menait la course.

Pour inverser la tendance, Ferrari choisit de se séparer de Kimi Räikkönen, dont le retour n'a pas été très fructueux (1 victoire en 114 Grands Prix), et promeut Charles Leclerc. Mattia Binotto prend les commandes de l'équipe après une carrière technique réussie. La saison reste dominée par Mercedes. Cependant, Charles Leclerc se distingue en remportant Spa-Francorchamps et Monza, terminant le championnat devant Sebastian Vettel mais derrière les Mercedes et Max Verstappen. Après une saison prometteuse, Leclerc est prolongé jusqu'en 2024, tandis que Vettel entame sa dernière année de contrat.

2020, FERRARI RENCONTRE DÉJÀ DES DIFFICULTÉS.

Les performances de leur moteur l'année précédente ont suscité des questions de la part de plusieurs équipes, notamment Red Bull, qui demande des éclaircissements. La FIA, incapable de prouver les manœuvres de Ferrari, conclut un accord secret avec eux. Par conséquent, les performances de Ferrari se dégradent considérablement. De plus, avant



Entré en Formule 1 en 2018 avec Alfa Romeo Sauber F1, son rêve s'est poursuivi en 2019 au sein de la prestigieuse Scuderia Ferrari aux côtés du quadruple Champion du Monde Sebastian Vettel.

l'été, le départ de Sebastian Vettel est confirmé, remplacé par Carlos Sainz en 2021. Sur la piste, Ferrari connaît sa pire saison en presque quarante ans, terminant sixième des constructeurs, avec Leclerc huitième et Vettel treizième.

2021, MARQUE LE DÉBUT DU RENOUVEAU POUR LA SCUDERIA FERRARI

Carlos Sainz se montre performant, tandis que Charles Leclerc endosse le rôle de leader laissé par Vettel. Ferrari retrouve une place sur le podium des constructeurs, mais demeure spectatrice de la lutte entre Red Bull et Mercedes. Cette saison se termine sans victoire, prolongeant une période de disette pour l'équipe italienne. Pourtant, la saison 2022 commence avec optimisme grâce à une nouvelle réglementation technique. Lors de l'ouverture à Bahreïn, Ferrari signe un doublé. Charles Leclerc rivalise avec Max Verstappen au début de la saison et se positionne pour le titre. Ses ambitions sont brisées au Grand Prix de France.

2022, PLUSIEURS VICTOIRES ET PODIUMS

En 2022, la Scuderia Ferrari a eu une saison marquée par un bon début avec Charles Leclerc remportant plusieurs victoires et Carlos Sainz obtenant des podiums. La

F1-75 était compétitive, mais des problèmes de fiabilité et des erreurs stratégiques ont entravé leurs performances. Ferrari a terminé troisième au championnat des constructeurs, avec Leclerc deuxième chez les pilotes, marquant un retour à la compétitivité.

2022, UNE SAISON DE F1 MOUVEMENTÉE

Charles Leclerc et Carlos Sainz ont piloté la SF-23 avec des résultats variés. La voiture a montré des performances prometteuses malgré des problèmes de fiabilité. Ferrari a terminé bien au classement des constructeurs, mais des erreurs stratégiques ont coûté des points. La compétition avec Red Bull et Mercedes a été intense, maintenant Ferrari compétitive.

2024, DES DÉVELOPPEMENTS MARQUANTS

La première partie de la saison, Ferrari a continué en F1 avec Charles Leclerc et Carlos Sainz. La nouvelle SF-24 a montré des améliorations, mais des problèmes de fiabilité ont persisté. Ferrari a obtenu plusieurs podiums et victoires, terminant bien au classement des constructeurs. Des erreurs stratégiques ont coûté des points, mais l'équipe est restée compétitive face à Red Bull et Mercedes. ● O. C.

FERRARI 365 DAYTONA 2024

LA LÉGENDE RENAÎT

Le design de la Ferrari 365 Daytona 2024 est un hommage à son prédécesseur, avec des lignes épurées et des courbes sensuelles qui rappellent l'élégance intemporelle de l'originale. Les phares avant, fins et agressifs, et la grille distinctive sont des clin d'œil aux modèles classiques de Ferrari, tandis que les éléments aérodynamiques modernes assurent une performance optimale sur route et sur piste. La carrosserie, réalisée en matériaux composites ultra-légers, permet une réduction significative du poids tout en augmentant la rigidité et la sécurité.

MOTEUR ET PERFORMANCE

Au cœur de cette merveille se trouve un moteur V12 de 6,5 litres, capable de produire une puissance de plus de 800 chevaux. Ce moteur, couplé à une transmission automatique à double embrayage, permet à la 365 Daytona d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes. Le système de suspension active et les freins en carbone-céramique offrent une maniabilité exceptionnelle et une sécurité accrue, même à haute vitesse. La technologie hybride intégrée permet également d'améliorer l'efficacité énergétique sans compromettre les performances.

INTÉRIEUR ET CONFORT

L'intérieur de la Ferrari 365 Daytona 2024 est un parfait mélange de luxe et de sportivité. Les sièges en cuir finement cousus, les inserts en fibre de carbone et les détails en aluminium brossé créent une ambiance à la fois raffinée et dynamique. Le tableau de bord, entièrement numérique, offre une interface utilisateur intuitive avec des écrans haute

résolution et une connectivité avancée. Le système audio premium, développé en collaboration avec un grand nom de l'industrie musicale, garantit une expérience sonore immersive.

TECHNOLOGIE ET INNOVATION

Ferrari n'a pas lésiné sur les technologies embarquées. La 365 Daytona est équipée d'un système d'assistance à la conduite de pointe, comprenant la reconnaissance des panneaux de signalisation, l'assistance au maintien de voie et un régulateur de vitesse adaptatif. Le système de navigation GPS, intégré à l'écran central, offre des cartes en 3D et des mises à jour en temps réel. De plus, les conducteurs peuvent personnaliser les paramètres de conduite grâce à une application mobile dédiée, permettant ainsi d'ajuster la réponse de l'accélérateur, la suspension et la direction en fonction de leurs préférences.

HÉRITAGE ET EXCLUSIVITÉ

La Ferrari 365 Daytona 2024 ne sera produite qu'à un nombre limité d'exemplaires, renforçant ainsi son statut de voiture de collection. Chaque véhicule est numéroté et accompagné d'un certificat d'authenticité, garantissant son unicité et sa valeur sur le marché. Les acheteurs auront également la possibilité de personnaliser leur voiture avec



Ferrari, le constructeur automobile italien emblématique, a toujours su captiver l'imagination des passionnés d'automobiles du monde entier. Avec la nouvelle Ferrari 365 Daytona de 2024, la marque au cheval cabré réaffirme son engagement envers l'innovation, la performance et le luxe. Cette nouvelle édition, inspirée de la légendaire 365 GTB/4 Daytona des années 1960, est une véritable ode à l'héritage de Ferrari tout en intégrant les technologies les plus avancées du XXI^e siècle.



une large gamme de couleurs de carrosserie, de finitions intérieures et d'options supplémentaires, rendant chaque modèle véritablement unique. La Ferrari 365 Daytona 2024 est bien plus qu'une simple voiture ; c'est une véritable œuvre d'art mécanique. En combinant un design classique avec des technologies de pointe, Ferrari a créé une machine qui ravira les puristes et les amateurs de performances modernes. Cette nouvelle Daytona est une preuve supplémentaire que Ferrari continue de repousser les limites de l'innovation tout en honorant son riche héritage. Pour les passionnés de la marque, posséder une telle voiture est non seulement un privilège, mais aussi une occasion de vivre une expérience de conduite inégalée. ● S. H.

PÉRIODE DE PRODUCTION : Lancée en 2021 [dans le cadre de la série Icona]

NOM OFFICIEL : Ferrari Daytona SP3

ORIGINE DU NOM : « Daytona » fait référence aux succès historiques de Ferrari à Daytona, tandis que « SP3 » indique qu'il s'agit du troisième modèle de la série Icona, après la Monza SP1 et SP2.

MOTEUR : V12 atmosphérique de 6,5 litres

PUISSANCE : Environ 840 chevaux

DESIGN : Inspiré des prototypes de course des années 60, avec des lignes modernes et aérodynamiques. La carrosserie est influencée par des modèles comme la Ferrari 330 P4.

POSITION DU MOTEUR : Central-arrière

CONFIGURATION : Propulsion

PRODUCTION : Limitée à quelques centaines d'exemplaires, rendant chaque voiture extrêmement exclusive.

STATUT : Un hommage moderne aux voitures de course historiques de Ferrari, combinant technologie de pointe et design rétro.

SF90 STRADALE

La nouvelle
supercar
de production
en série

A high-angle, rear-quarter view of a red Ferrari SF90 Stradale. The car is parked on a dark asphalt surface. The image highlights the rear window, the rear spoiler, and the rear wheel with its distinctive five-spoke design. The car's body is a vibrant red, and the rear window is dark. The text is overlaid on the upper left portion of the image.

Le nom de cette voiture incarne parfaitement l'ampleur des progrès réalisés en matière de performance. En évoquant le 90e anniversaire de la Scuderia Ferrari, il met en lumière le lien indéfectible entre les véhicules de course et ceux de route de la marque. Véritable concentré des technologies les plus avancées conçues à Maranello, la SF90 Stradale illustre également comment Ferrari intègre immédiatement les innovations et le savoir-faire acquis en compétition dans ses modèles de production.

La SF90 Stradale (Stradale, routière, en italien) est une supercar de grand tourisme hybride rechargeable du constructeur automobile italien Ferrari. Présentée en 2019 chez Ferrari à Maranello, son nom fait référence aux 90 ans de la Scuderia Ferrari (SF) fondée en 1929, et à la Formule 1 Ferrari SF90 de 2019.

SPÉCIAL FERRARI • Zoom sur...

Le moteur thermique, la transmission, l'air comprimé, la batterie, les moteurs électriques, les onduleurs, les systèmes de recharge, ainsi que les freins nécessitent tous un refroidissement adéquat.



COCKPIT AÉRONAUTIQUE

Des porte-à-faux plus compacts (le porte-à-faux arrière étant particulièrement plus court que l'avant) et le déplacement vers l'avant de l'habitacle ont permis de créer une architecture de type « cab-forward » qui met en valeur le fait que le moteur est en position centrale. Un centre de gravité très bas a également permis aux concepteurs d'abaisser la zone de l'habitacle de 20 mm.

Associée à un pare-brise plus incurvé, des montants A plus fins et une voie large, cela crée une voiture magnifiquement proportionnée avec des volumes plus élégants.

L'habitacle compact en forme de bulle évoque un cockpit aéronautique, et le fait qu'il soit placé aussi loin en avant est encore renforcé par la géométrie des deux contreforts arrière peints de la couleur de la carrosserie qui encadrent l'arrière.

La SF90 Stradale est dotée d'un moteur V8 turbo de 90° capable de délivrer 780 CV, ce qui en fait le moteur à 8 cylindres le plus puissant de l'histoire de Ferrari. Les 220 CV restants proviennent de trois moteurs électriques : un est situé entre le moteur à combustion et la nouvelle transmission à double embrayage à 8 rapports sur l'essieu arrière, et les deux autres sont positionnés sur l'essieu avant. Ce système sophistiqué ne rend pas l'expérience de conduite plus complexe. Bien au contraire : le conducteur n'a qu'à sélectionner l'un des quatre modes de fonctionnement, puis à se concentrer sur la conduite. La logique de contrôle sophistiquée gère le reste, en optimisant le flux de puissance entre le V8, les moteurs électriques et les batteries.

La SF90 Stradale est équipée d'un moteur V8 turbo à 90° qui délivre 780 CV, soit la puissance la plus élevée jamais atteinte par un moteur 8 cylindres dans l'histoire de Ferrari. Les 220 CV restants sont fournis par trois moteurs électriques : l'un est placé entre le moteur à combustion et la nouvelle transmission à double embrayage à 8 vitesses sur l'essieu arrière, et les deux autres sont positionnés sur l'essieu avant. Bien que ce système sophistiqué puisse sembler complexe, il n'altère en rien l'expérience de conduite. Au contraire, le conducteur n'a qu'à sélectionner l'un des quatre modes d'unité de puissance et à se concentrer sur la conduite. La logique de contrôle avancée gère automatiquement la répartition de la puissance entre le moteur V8, les moteurs électriques et les batteries.

De plus, la SF90 Stradale propose un mode eDrive, dans lequel elle fonctionne exclusivement sur l'énergie électrique. Ce mode utilise trois moteurs électriques avec une puissance combinée de 220 CV (162 kW), alimentés par une batterie Li-ion haute performance. Cette configuration permet au véhicule d'atteindre une autonomie de 25 kilomètres en utilisant uniquement l'essieu avant. Dans ce mode, la voiture peut atteindre une vitesse maximale de 135 km/h, avec une accélération longitudinale allant jusqu'à 0,4 g. La marche arrière est fonctionnelle uniquement à basse vitesse en mode eDrive, ce qui le rend idéal pour la conduite en ville ou dans toute situation où le conducteur souhaite éliminer le bruit du V8 Ferrari.

PASSÉ ET PRÉSENT FUSIONNENT HABILEMENT

En plus du nouveau concept HMI, un autre thème majeur abordé dans l'habitacle était l'interface de la zone du tunnel. Les commandes F1 sur le « pont » sont probablement les plus emblématiques des Ferrari des générations récentes. Celles-ci ont été complètement repensées et intégrées dans une plaque métallique moderne, qui fait référence à un élément tout aussi iconique du passé : la grille de levier de vitesse classique.



Une attention particulière a été apportée à la conception du compartiment moteur, qui doit gérer à la fois les systèmes traditionnels des moteurs thermiques générant des températures proches de 900 °C, et des composants électroniques extrêmement sensibles aux variations thermiques.

NIVEAUX DE PERFORMANCE HÉRITÉS DU SPORT AUTOMOBILE

L'Assetto Fiorano est une version spéciale de la SF90 Stradale, disponible sur demande, conçue pour renforcer davantage l'esprit de course que la voiture possède déjà. Ceux qui optent pour cette configuration accèdent à une gamme de contenus exclusifs, notamment des amortisseurs Multi-matic inspirés de l'expérience de Ferrari en compétitions GT et ajustés pour une utilisation optimale sur piste, ainsi que des matériaux haute performance (tels que la fibre de carbone et le titane) qui réduisent le poids de cette voiture de 21 kg. S'ajoutent à cela l'aileron arrière en fibre de carbone et les pneus Michelin Pilot Sport Cup 2, homologués pour une utilisation routière et conçus pour améliorer les performances sur circuit, tandis que la peinture bicolore spéciale* apporte une touche finale.



Deux exemplaires « Viper » existe. Un est destiné au PDG de Ferrari, autre était vendu. Ce modèle a été pensé pour rendre hommage au concepteur de la « Dodge Viper ».



Conçue par l'équipe design Ferrari du chef designer Flavio Manzoni, son design est inspiré des Ferrari 488 GTB.

UNE APPROCHE FUTURISTE DE L'INTERFACE

Alors que l'extérieur de la SF90 Stradale a été conçu pour souligner son harmonisation fluide entre forme, technologie et performance, l'intérieur va encore plus loin en radicalité. L'objectif explicite était de créer un cockpit qui introduirait une nouvelle direction de design, dont les effets se répercuteraient sur l'ensemble de la future gamme Ferrari.

LES YEUX SUR LA ROUTE, LES MAINS SUR LE VOLANT

Les concepteurs ont adopté une approche futuriste du concept d'interface en se concentrant sur la création d'un cockpit enveloppant inspiré de l'aéronautique, mettant particulièrement l'accent sur les instruments. Cela a renforcé et souligné la relation symbiotique entre la voiture et le conducteur. En fait, la SF90 Stradale marque un saut en avant révolutionnaire à la fois sur le plan formel et en termes de contenu, en modernisant l'interface homme-machine avec une technologie entièrement numérique.

L'affichage tête haute est une autre partie de l'interface homme-machine innovante et permet de projeter diverses données sur le pare-brise dans le champ de vision du conducteur afin que son attention ne soit pas détournée de la conduite.

D'un point de vue créatif, le projet d'interface de la SF90 Stradale a donné aux designers du Centre de Style Ferrari l'opportunité d'interpréter les écrans de l'habitacle comme une toile sur laquelle toutes les fonctions et commandes de la voiture pouvaient être représentées. Les graphismes des écrans de la SF90 Stradale ont également été conçus pour créer un effet 3D particulièrement frappant lors des transitions, par exemple lorsque le panneau d'instruments est allumé ou lors du passage d'un écran à l'autre. ● N. G.

FERRARI 296 GTB



Une
véritable
révolution
avec son moteur
V6 à 120°

La 296 GTB, évolution moderne du concept de berlinette sportive à deux places avec moteur central arrière chez Ferrari, marque un tournant pour la firme de Maranello. Elle inaugure un nouveau moteur V6 à 120°, associé à un bloc électrique rechargeable (PHEV), qui ensemble produisent une puissance impressionnante de 830 CV. Ce modèle redéfinit ainsi la notion de plaisir de conduite, offrant une excitation pure non seulement en termes de performances extrêmes, mais aussi dans le cadre de la conduite quotidienne.



La version cabriolet de la 296 GTB est présentée le 19 avril 2022. La 296 GTS (pour Gran Turismo Scoperta) est dotée d'un toit rigide escamotable qui se replie en 14 s, jusqu'à la vitesse de 45 km/h, entre les sièges et le moteur V6. Le spider prend 70 kg par rapport au coupé, avec 1540 kg à vide sur la balance.



Elle est le 2e véhicule hybride de la marque et la première à être dotée d'un V6 hybride essence rechargeable, après la SF90 Stradale qui reçoit une motorisation V8 hybride rechargeable.



La LaFerrari, motorisée par un V12 hybride de 963 ch, avait lancé l'électrification de la gamme avec son système électrique de récupération de l'énergie cinétique qui n'a qu'une fonction de boost et non de moteur de traction hybride.

GROUPE MOTOPROPULSEUR

Cette architecture tire ses origines de l'expertise exceptionnelle de Ferrari en compétition : la première Ferrari dotée d'un moteur V6 en position centrale arrière était la 246 SP en 1961, victorieuse à la Targa Florio cette même année et en 1962. C'est également en 1961 que Ferrari a remporté son premier titre de champion du monde des constructeurs en Formule 1 avec la 156 F1, équipée d'un moteur V6 à 120°. Ferrari a ensuite introduit les turbocompresseurs centraux avec la 126 CK, suivie de la 126 C2, qui est devenue en 1982 la première monoplace à moteur turbo à décrocher le titre mondial en Formule 1. La 126 C3 a poursuivi cette série de succès en 1983. Depuis 2014, l'architecture hybride V6 turbo est la norme pour toutes les Formule 1.

Le moteur thermique de la 296 GTB adopte une configuration inédite en « V » à 120°, avec une répartition symétrique de la combustion et de la suralimentation à l'intérieur du « V », permettant ainsi une compacité accrue et une meilleure répartition des masses. L'angle de 120° entre les bancs de cylindres, plus large que celui d'un V à 90°, a permis de positionner les turbos au centre, réduisant considérablement l'encombrement global et la distance que l'air doit parcourir pour atteindre la chambre de combustion, optimisant ainsi la dynamique des fluides et l'efficacité des systèmes d'admission et d'échappement.

MOTEUR ÉLECTRIQUE

La 296 GTB marque une première pour Ferrari en étant équipée d'une architecture hybride rechargeable (PHEV) à propulsion arrière, combinant un moteur thermique à un moteur électrique positionné à l'arrière. Ces deux moteurs fonctionnent de manière synchronisée grâce à un nouvel actionneur, le TMA, permettant de les utiliser simultanément ou de n'employer que le moteur électrique. Avec l'apport du moteur électrique, la puissance totale de la 296 GTB atteint 830 ch, offrant non seulement une facilité d'utilisation accrue au quotidien, mais aussi un plaisir de conduite décuplé grâce à une réponse de l'accélérateur quasi instantanée.

LE “PETIT V12”

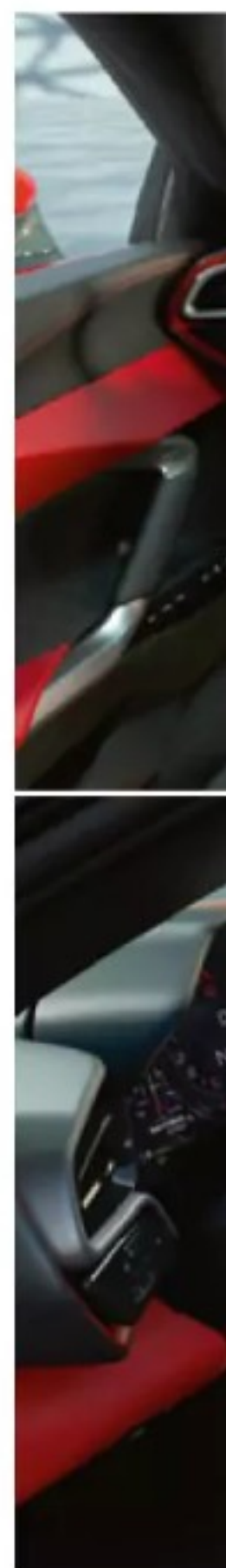
En matière de sonorité, la 296 GTB bouleverse les conventions en parvenant à concilier deux qualités souvent opposées : la puissance des turbos et la pureté des notes aiguës caractéristiques d'un V12 atmosphérique. Même à bas régime, l'intérieur du véhicule résonne des harmoniques d'un V12, tandis qu'à haut régime, les fréquences élevées typiques du V12 sont parfaitement restituées. La signature sonore de cette Ferrari est aussi impressionnante que ses performances, offrant une expérience sonore d'une intensité inédite.

LÉGÈRETÉ ET COMPACTE DU DESIGN

L'avant de la 296 GTB se distingue par des volumes épurés, polis et compacts. Comparée à ses prédécesseurs de proportions similaires, cette partie avant est plus affinée. En vue de dessus, la ligne du garde-boue avant dessine les contours de l'avant, créant un design qui intègre les blocs optiques de manière innovante : la lentille du phare est positionnée à l'extérieur, tandis que les feux de jour et la prise d'air pour les freins se trouvent à l'intérieur. Le pare-chocs, utilisé pour générer de la force d'appui, améliore le refroidissement du soubassement, éliminant ainsi le besoin de mécanismes actifs à l'avant. L'élément le plus distinctif de cette partie avant est le « plateau à thé », un élément intégré au centre du véhicule grâce à la disposition latérale des refroidisseurs, inspirée des voitures de compétition GT. Ce dispositif crée un champ de surpression qui neutralise l'aspiration sur le soubassement.

INNOVATIONS DISRUPTIVES

Le design arrière de la 296 GTB introduit une rupture nette avec la tradition des coupés Ferrari, en adoptant un espace entre le toit et le capot arrière, caractéristique des modèles spider. Cette approche stylistique confère à la 296 GTB une identité unique et facilement reconnaissable. Sur le plan





La Ferrari 296 GTB est dotée du moteur F163 du constructeur, un moteur V6 à turbocompresseur de 2,9 L, avec cylindres et turbines à 120° placés à l'intérieur du V, délivrant 663 ch (à 8 000 tr/min), qui est couplé à un moteur électrique d'une puissance 167 ch. Le couple cumulé est de 900 N m. Sa puissance spécifique de 221 ch/l est la plus élevée pour une voiture de série



aérodynamique, cette configuration a permis à Ferrari de concevoir un profil d'aile qui surplombe le toit, se prolongeant par deux ailerons latéraux qui encadrent le capot arrière.

AILE MOBILE ACTIVE

À l'arrière de la 296 GTB, l'aile mobile active se distingue par une approche radicalement différente de celle adoptée sur les berlinettes Ferrari précédentes. Autrefois, les ailerons

ajustaient leur configuration de High Drag [HD] à Low Drag [LD] pour maximiser la vitesse en ligne droite. Sur la 296 GTB, en revanche, l'aile active est conçue pour accroître l'appui aérodynamique. Intégré au pare-chocs arrière, le spoiler reste dissimulé lorsque l'appui maximal n'est pas nécessaire, mais se déploie automatiquement dès que l'accélération dépasse un certain seuil. Inspiré de la LaFerrari, ce spoiler actif permet à la 296 GTB de générer un appui arrière considérable, atteignant jusqu'à 360 kg à 250 km/h en configuration High Downforce avec le pack Assetto Fiorano. Cette technologie se traduit par une augmentation de 100 kg de l'appui arrière, renforçant le plaisir de conduite dans les conditions de performance élevées et réduisant les distances de freinage.

LE RAFFINEMENT NUMÉRIQUE AU CŒUR DE L'HABITACLE

L'intérieur de ce véhicule est conçu autour d'une interface entièrement numérique, une innovation introduite pour la première fois par la SF90 Stradale. Cependant, alors que la SF90 Stradale privilégiait une rupture technologique audacieuse, la 296 GTB s'efforce de marier ces avancées à un design raffiné et sophistiqué. Le résultat est un intérieur harmonieux, où l'élégance s'aligne parfaitement avec le style extérieur du véhicule.

HARMONIE ENTRE CONDUCTEUR ET PASSAGER

La plupart des commandes sont axées sur le conducteur. Le cockpit, marqué par une rupture stylistique, présente un tableau de bord épuré d'où surgissent le volant et les instruments, soutenus par deux renforts centraux qui convergent vers le tableau de bord. La silhouette de l'intérieur est délimitée par deux panneaux latéraux qui offrent une surface généreuse. L'espace dédié au passager adopte un design minimaliste, avec un écran lui permettant de s'impliquer pleinement dans le voyage, presque comme un copilote. ● N. G.



FERRARI PUROSANGUE

Équipée d'un moteur impressionnant de 725 ch, la Ferrari Purosangue s'impose comme un véritable SUV familial, avec ses cinq portes et un coffre généreux pour sa catégorie. Ce modèle, premier SUV de Ferrari, allie performance et praticité, répondant ainsi aux attentes des amateurs de la marque en quête d'un véhicule adapté à la famille. Proposé à un prix de plus de 380 000 euros, il incarne l'élégance et la puissance caractéristiques de Ferrari, tout en offrant un espace et une polyvalence inédits pour la marque.



Le premier
SUV
famílial
de la marque



La Purosangue est un SUV coupé sportif du constructeur automobile italien Ferrari produit à partir de 2022. Son design a été développé par le centre de style Ferrari sous la direction de Flavio Manzoni.



La Ferrari Purosangue dispose de portes arrière antagonistes à ouverture électrique (jusqu'à 79°), dénuées de poignées de porte, et elle conserve des montants centraux



UN V12 POUR LES AMATEURS DE SENSATIONS FORTES

La Ferrari Purosangue se distingue en étant le seul véhicule à proportions comparables équipé d'un V12 atmosphérique monté à l'avant. Ce moteur emblématique de Maranello fait son entrée dans cette nouvelle configuration, libérant plus de puissance que toute autre voiture de ce segment (725 chevaux) tout en offrant une bande sonore qui amplifie l'expérience de conduite propre à Ferrari.

UN MOTEUR CONÇU POUR LA PERFORMANCE

Le moteur F140IA de la Ferrari Purosangue a été spécifiquement développé pour fournir un couple optimal à bas régime, tout en préservant la sensation unique et linéaire de puissance propre aux V12 atmosphériques de Ferrari. Dès 2 100 tours/min, 80 % du couple maximal est disponible, culminant à 716 Nm à 6 250 tours/min. La puissance atteint son apogée à 7 750 tours/min, offrant une réponse à l'accélérateur typique d'une véritable sportive. L'ensemble des systèmes d'admission, de distribution et d'échappement a été totalement repensé, s'inspirant directement des concepts de la Formule 1 pour améliorer l'efficacité mécanique et la combustion.

AMÉLIORATIONS CONTINUES

Le moteur conserve l'architecture qui a fait la renommée des 12 cylindres du Cheval Cabré, avec un angle de 65° entre les bancs de cylindres, une cylindrée de 6,5 litres, un carter sec et une injection directe haute pression. Pour garantir une efficacité mécanique optimale, les composants en rotation ont été redessinés. Le vilebrequin en acier nitruré a été retravaillé pour allonger la course, et les passages d'huile ont été améliorés pour faciliter la circulation de l'huile vers les paliers de bielle. Enfin, des tolérances réduites sur les paliers contribuent à une meilleure consommation de carburant.

MOTEUR: UNE TECHNOLOGIE DE PRÉCISION

Le système d'injection directe du moteur intègre deux pompes à carburant haute pression (350 bars) pour alimenter les injecteurs des chambres de combustion. Ce système, comprenant 12 bobines et bougies d'allumage, est constamment surveillé par l'ECU, équipé d'un dispositif de détection d'ions mesurant les courants ionisants pour ajuster le calage de l'allumage. Il dispose également d'une fonction d'allumage simple et multiple. L'ECU assure une combustion optimale dans la chambre pour maintenir une efficacité thermodynamique maximale, en s'appuyant sur une stratégie avancée qui reconnaît l'indice d'octane (RON) du carburant et ajuste l'avance en conséquence. Une fonction brevetée, dérivée de l'expertise de Ferrari en Formule 1, optimise le couple lors des phases d'accélération à bas et moyen régimes.

LA SYMPHONIE FERRARI

La mélodie du moteur F140IA est un exemple brillant de l'harmonie entre la séquence de combustion et l'habileté de Ferrari à gérer l'acoustique à bord. Les collecteurs d'échappement sont réglés pour que les 12 cylindres chantent en parfaite harmonie. Le nouveau plénum accompagne les notes aiguës du V12 avec les fréquences moyennes. Les deux silencieux progressifs sont adaptés à la fois à une conduite urbaine et aux hautes performances. Le résultat sonore est inimitablement Ferrari, avec ses harmoniques V12 uniques qui persistent jusqu'à ce que le conducteur atteigne la ligne rouge à 8 250 tr/min, où un crescendo captivant culmine à des régimes élevés, atteignables uniquement par les moteurs Ferrari.

UN CHANGEMENT DE RAPPORT REPENSÉ

La boîte de vitesses à double embrayage à 8 rapports, optimisée grâce à un carter sec et un embrayage plus compact,



Le Ferrari Purosangue (nom de code F175) repose sur la plateforme technique de la Ferrari Roma, dont il s'inspire aussi pour son design intérieur.

a vu sa hauteur d'installation réduite de 15 mm. Les performances de cet embrayage amélioré sont supérieures de 35 %, transmettant jusqu'à 1200 Nm de couple dynamique lors des changements de vitesse. Les nouveaux rapports de la Ferrari Purosangue, plus courts et progressifs, ainsi qu'un rapport supérieur allongé, favorisent une meilleure économie sur autoroute. Les rétrogradations ont été calibrées pour des transitions de vitesse fluides, mettant l'accent sur le plaisir de conduite et la réactivité du nouveau moteur V12.



Son design a été développé par le centre de style Ferrari sous la direction de Flavio Manzoni.



Avec ce modèle, Ferrari se hisse parmi ses concurrents dans le secteur en forte croissance des SUV haut de gamme, rivalisant avec des véhicules sportifs tels que le Lamborghini Urus, l'Aston Martin DBX, ainsi qu'avec des modèles de luxe comme le Bentley Bentayga et le Rolls-Royce Cullinan.

UN SALON FERRARI AUTHENTIQUE

L'intérieur rappelle un salon sportif et raffiné : une fois les portes ouvertes, on est agréablement surpris par l'espace généreux. Ce qui frappe tout autant, c'est le luxe sophistiqué de l'habitacle, qui allie avec brio élégance et modernité. Les éléments de design moderne s'accordent harmonieusement avec l'esthétique des voitures de sport GT de Ferrari. Chaque forme a été pensée pour maximiser l'espace disponible tout en optimisant l'ergonomie.

DOUBLE COCKPIT

L'architecture à double cockpit, accompagnée d'un écran de 10,25 pouces, assure une immersion émotionnelle pour le passager avant en lui fournissant toutes les informations nécessaires pour participer pleinement à l'expérience de conduite. La Ferrari Purosangue bénéficie d'une interface numérique complète, déjà adoptée sur le reste de la gamme. Ce concept de double cockpit a été étendu à l'arrière du véhicule, créant ainsi quatre zones distinctes en termes de fonctionnalités, de volumes, de matériaux, et de couleurs.

QUATRE PLACES, QUATRE SIÈGES

Pour la première fois dans l'histoire de Ferrari, l'habitacle est équipé de quatre sièges séparés, chacun réglable indépendamment. L'accent mis sur le confort, avec l'utilisation de mousses à densité variable et un nouveau système de suspension, permet à la Ferrari Purosangue d'offrir un confort sans précédent aux occupants, tout en adoptant une disposition qui respire la sportivité et l'élégance caractéristiques du style Ferrari. Les sièges arrière chauffants peuvent être ajustés et inclinés indépendamment. Lorsqu'ils sont complètement inclinés vers l'avant, ils augmentent considérablement la capacité de chargement de la Ferrari Purosangue. ● N. G.

812 COMPETIZIONE A

La 812 Competizione A, une série limitée impressionnante avec toit Targa, rendait hommage à la prestigieuse tradition des cabriolets Ferrari. Ce modèle incarnait plus de 70 ans de savoir-faire acquis sur les circuits mondiaux, fusionnant l'ADN d'une voiture de sport pur-sang avec une performance exceptionnelle, un design soigné et une fonctionnalité optimale. Conçue pour les collectionneurs et passionnés de Ferrari, embarquez une fois encore pour un dernier tour de piste dont la production va s'arrêter d'ici peu.



La *sportive* à toit amovible



La 812 Competizione A avec toit Targa est proposée dans une édition limitée spectaculaire rendant hommage à la tradition des cabriolets du Cheval cabré.



Léger et sportif

L'habitacle reflète fidèlement celui de la 812 Superfast, conservant les interfaces et les volumes du tableau de bord principal ainsi que des panneaux de porte, y compris le motif signature diapason. Repensé pour réduire le poids, le nouveau panneau de porte s'inscrit dans le concept innovant de porte en H sur le tunnel, conférant ainsi à l'intérieur une touche plus sportive et moderne, en accord avec l'esprit de course de la voiture.



La dernière évolution du légendaire moteur V12 à 65° de Maranello est incontestablement la caractéristique la plus frappante de cette voiture. Avec ses 830 ch, la puissance du V12 est la plus élevée de tous les moteurs de voiture de route Ferrari.

L'ÉVOLUTION D'UNE LÉGENDE

Cette architecture tire ses origines de l'expertise exceptionnelle de Ferrari en compétition: la première Ferrari dotée d'un moteur V6 en position centrale arrière était la 246 SP en 1961, victorieuse à la Targa Florio cette même année et en 1962. C'est également en 1961 que Ferrari a remporté son premier titre de champion du monde. La dernière version du célèbre moteur V12 à 65° de Maranello se distingue par une caractéristique particulièrement frappante: sa puissance. Avec 830 ch, ce V12 est le plus puissant de tous les moteurs de route Ferrari. Son régime moteur, atteignant 9500 tr/min, est également le plus élevé de tous les moteurs thermiques Ferrari. L'utilisation de matériaux ultra-technologiques, la refonte des composants clés, ainsi qu'un nouveau système de distribution et d'échappement, sont autant de solutions innovantes qui permettent à ce moteur d'offrir des performances sans précédent.

CARBONE ADAMANTIN

Les améliorations les plus significatives concernent la distribution et les culasses. Les came, revêtues de carbone adamantin (DLC), actionnent les tiges de soupape via des poussoirs coulissants en acier, inspirés de l'expertise Ferrari en F1. La courbe de couple est optimisée à tous les régimes grâce à des tubulures d'admission à géométrie variable, permettant une adaptation constante de la longueur de la tubulure pour maximiser la charge dynamique dans le cylindre.

UNE SONORITÉ INCOMPARABLE

Pour préserver le son emblématique et puissant du moteur tout en ajoutant un filtre à particules, une nouvelle ligne d'échappement a été développée. Cette conception réintègre la sonorité dans une fréquence moyenne haute. Pour offrir une acoustique et des performances exceptionnelles, les lignes d'échappement sont mises en valeur, soulignant leur fonction et le caractère sportif du véhicule. L'ajout de résonateurs supplémentaires renforce les harmoniques nobles du moteur, créant une parfaite symbiose entre le son de l'échappement et celui du système d'admission.

Une recherche aérodynamique approfondie a conduit à des solutions extrêmes, caractérisées par des profils inédits pour un véhicule homologué pour la route. Que ce soit à travers les nouveaux conduits d'air, la configuration audacieuse de l'arrière et du système d'échappement, ou encore le design breveté de la lunette arrière et du pare-chocs avant, chaque modification reflète fidèlement la philosophie de Ferrari: la forme doit toujours servir la fonction.

ÉLÉMENT D'AILE INNOVANT

Pour compenser la suppression des générateurs de vortex présents sur la 812 Competizione, la version A intègre un pont qui dévie efficacement le flux d'air. Cet ajout permet de limiter l'augmentation du sillage, se comportant comme un aileron. Le confort en configuration ouverte est assuré grâce à un rebord intégré dans la baie du pare-brise, qui prolonge



L'habitacle reflète fidèlement celui de la 812 Superfast, conservant les interfaces et les volumes du tableau de bord principal ainsi que des panneaux de porte, y compris le motif signature diapason.

la bulle du cockpit. Deux ouvertures aérodynamiques ont été ajoutées entre les arcs-boutants pour mieux gérer le flux entrant par les vitres latérales, optimisant ainsi l'efficacité aérodynamique même lorsque le toit est ouvert.

UNE GESTION EFFICACE DES FLUX

Pour l'admission d'air moteur, la 812 Competizione adopte une solution intégrée. Cela permet non seulement de réduire le poids, mais aussi les pertes au niveau du plénum d'admission. L'évacuation de l'air chaud du radiateur est optimisée par deux prises d'air sur le capot, de chaque côté de la « lame » centrale. Ces zones, particulièrement efficaces pour le refroidissement, ont permis de réduire les ouvertures sur le soubassement, améliorant ainsi l'aérodynamisme avant.

UN MEILLEUR REFROIDISSEMENT DES FREINS

L'augmentation de la vitesse en virage nécessitait une amélioration des freins. Le nouveau concept de refroidissement repose sur l'étrier avant « Aero », doté d'une entrée d'air intégrée. Ce système canalise l'air frais du pare-chocs vers l'intérieur de l'étrier, améliorant la ventilation des plaquettes. Grâce à cette innovation, la température du liquide de frein diminue considérablement, assurant un freinage constant et une sensation de pédale stable, même lors d'une utilisation prolongée en circuit.

QUATRE ROUES DIRECTRICES INDÉPENDANTES

La puissance impressionnante générée par le groupe motopropulseur est associée à un système de contrôle dynamique de pointe, permettant d'exploiter pleinement les performances du véhicule pour un plaisir de conduite sans limite. L'adoption des quatre roues directrices indépendantes est l'une des innovations les plus marquantes, offrant une agilité et une précision inégalées dans les virages. Le développement s'est également concentré sur la réduction du poids total grâce à l'utilisation extensive de la fibre de carbone. Le nouveau modèle intègre également la version 7.0 du système Side Slip Control, réputé pour optimiser la dynamique du véhicule.

RÉDUCTION DU POIDS STRUCTUREL

Un soin particulier a été apporté à l'allègement maximal de la voiture. La fibre de carbone est largement utilisée pour l'extérieur, et des composants tels que les bielles en titane et un vilebrequin plus léger, associés à une batterie lithium-ion de 12V, contribuent à la réduction du poids. Le cockpit a également été minutieusement conçu, intégrant des garnitures en fibre de carbone, des tissus techniques légers et une réduction de l'insonorisation pour un intérieur alliant légèreté et performance. ● N. G.

FERRARI 812 GTS

C'était le
cabriolet
de série
le plus puissant du marché



Reprenant le design et l'architecture de la 812 Superfast, la 812 GTS délivre 800 chevaux tout en affichant un poids de 1600 kg. Inutile de monter à plus de 8000 tr/min pour profiter d'une excellente reprise, puisque 80 % du couple est accessible dès 3500 tr/min. Ferrari a officiellement annoncé l'arrêt de ce modèle en raison de l'arrivée du Ferrari 12Cilindri, marquant ainsi une étape clé dans le processus de renouvellement de la gamme Ferrari.



Il y a un demi-siècle, la dernière Spider de la gamme Ferrari a laissé une empreinte indélébile dans l'histoire de la marque, un héritage qui se perpétue aujourd'hui avec le retour spectaculaire de la Ferrari 812 GTS.



La nouvelle Ferrari 812 GTS incarne la volonté de la marque de repousser les limites, offrant un modèle riche en innovations grâce au travail acharné des ingénieurs Ferrari.



LE DESIGN DISTINCTIF AVEC TOIT RIGIDE ESCAMOTABLE

Le toit rigide escamotable, qui s'ouvre en seulement 14 secondes à des vitesses allant jusqu'à 45 km/h, préserve les dimensions généreuses de l'habitacle, assurant ainsi un espace intérieur toujours aussi spacieux. La lunette arrière électrique, qui sert de coupe-vent, permet une utilisation confortable de la voiture même lorsque le toit est ouvert. De plus, les occupants peuvent laisser cette lunette ouverte lorsque le toit est fermé, pour continuer à profiter du son unique du V12 à aspiration naturelle.

Les flancs sculptés de la 812 Superfast raccourcissent visuellement l'arrière du véhicule. Ils se distinguent par des lignes obliques marquées et des passages de roue musclés, qui accentuent l'impression de puissance et d'agressivité, en parfaite harmonie avec la force brute du V12 qui l'anime.



Les flancs sculptés de la 812 Superfast raccourcissent visuellement l'arrière du véhicule.

LE MOTEUR

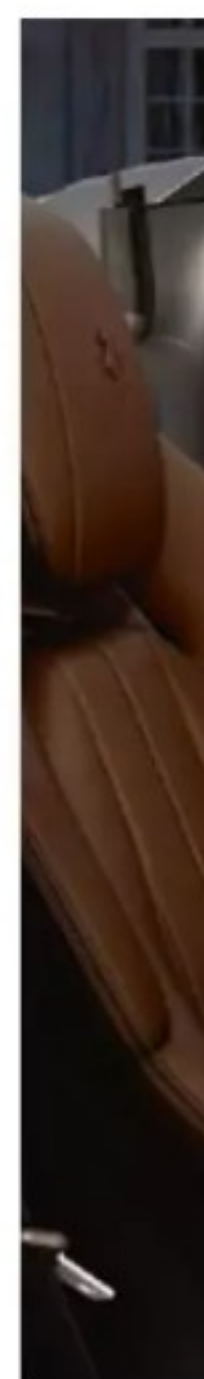
La 812 GTS est la version Spider de la 812 Superfast, reprenant ses spécifications et performances, notamment son moteur qui, grâce à sa capacité à délivrer 800 ch à 8500 tr/min, est le plus puissant de sa catégorie.

Ces performances ont été obtenues, comme sur la 812 Superfast, par l'optimisation de la conception du moteur et l'intégration d'innovations telles qu'un système d'injection directe à 350 bars et un système de contrôle des admissions à géométrie variable, inspiré des moteurs F1 à aspiration naturelle. Ces systèmes ont permis d'exploiter l'augmentation de la cylindrée de 6,2 à 6,5 litres, maximisant ainsi la puissance tout en conservant une excellente reprise, même à bas régime.

Une attention particulière a été accordée aux réglages du Manettino, afin de tirer le meilleur parti du moteur et de ressentir une puissance extrême tout en garantissant une réponse fluide et progressive à chaque régime. Ainsi, le conducteur peut doser en toute confiance l'impressionnant couple disponible grâce à une réponse précise de la pédale d'accélérateur.

En ce qui concerne l'échappement, une attention particulière a été portée aux harmoniques de la combustion en ajustant la géométrie des tuyaux d'extension centraux. Tous les tuyaux, du système d'échappement 6 en 1 au convertisseur catalytique monolithique, sont de la même longueur, privilégiant ainsi les harmoniques de la combustion. Le résultat est un son de V12 puissant qui remplit l'habitacle, quel que soit le type de conduite, et qui est particulièrement agréable lorsque le toit est ouvert.

La 812 GTS intègre l'ensemble des composants et systèmes de contrôle de dernière génération de la 812 Superfast, offrant ainsi une maniabilité remarquable. Elle est équipée d'une direction assistée électrique (EPS), qui, fidèle à la tradition Ferrari, est utilisée pour exploiter pleinement le potentiel de la voiture en matière de performances. L'EPS est intégré à tous les systèmes de contrôle électronique de la dynamique du véhicule, y compris





La 812 GTS est la version Spider de la 812 Superfast, reprenant ses spécifications et performances, notamment son moteur qui, grâce à sa capacité à délivrer 800 ch à 8 500 tr/min, est le plus puissant de sa catégorie.



Elle est équipée d'une direction assistée électrique (EPS), qui, fidèle à la tradition Ferrari, est utilisée pour exploiter pleinement le potentiel de la voiture en matière de performances.

la version 5.0 du système SSC breveté par Ferrari. Parmi les autres systèmes avancés, on trouve la version 2.0 du système de braquage des roues arrière variable (PCV), perfectionné grâce à l'expérience accumulée depuis son introduction sur la F12tdf.

Les fonctions d'assistance à la conduite haute performance incluent également :

Ferrari Peak Performance (FPP) : Dans les virages, le couple du volant informe le conducteur que la voiture atteint sa limite d'adhérence, l'aidant ainsi à gérer cet état dynamique.

Ferrari Power Oversteer (FPO) : En cas de survirage, généralement en sortie de virage, le couple du volant fournit un retour d'information pour aligner les mouvements du volant avec la correction nécessaire.

L'étalonnage optimisé des amortisseurs

magnétorhéologiques permet à la voiture de conserver une élasticité comparable à celle de la version berlinette, malgré un surpoids de 75 kg dû au renforcement du châssis.

En conséquence, les performances globales de la 812 GTS sont très proches de celles de la berlinette, avec un 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes et un 0 à 200 km/h en seulement 8,3 secondes. La vitesse maximale atteint également 340 km/h, identique à celle de la berlinette.

RODYNAMIQUE AVANT

Un travail minutieux a été réalisé pour garantir un confort optimal à bord lorsque le toit est ouvert. L'accent a été mis sur la réduction des turbulences à l'intérieur de l'habitacle et du bruit aérodynamique, permettant ainsi aux occupants de converser sans être gênés, même à haute vitesse.

Comme sur la LaFerrari Aperta, deux petits déflecteurs en forme de L situés aux coins supérieurs du pare-brise créent un tourbillon concentré qui dirige le flux d'air juste au-dessus de la lunette arrière, évitant ainsi une pression excessive derrière la tête des passagers.

AÉRODYNAMIQUE ARRIÈRE

Sur le plan aérodynamique, la 812 GTS a présenté deux défis majeurs aux ingénieurs de Ferrari : garantir des performances équivalentes à la version coupé avec le toit fermé, tout en assurant un confort maximal aux passagers avec le toit ouvert. Pour atteindre ces objectifs, le toit rigide escamotable et son compartiment de rangement ont nécessité des modifications à l'arrière du véhicule. Grâce à un remodelage soigné des surfaces du couvre-caisse et à l'intégration d'une aile triplane dans le diffuseur arrière, les spécialistes ont pu générer une aspiration efficace, créant ainsi une portance négative à partir du soubassement. Cela a permis de compenser la portance négative perdue avec le retrait de la conduite de dérivation du passage de roue arrière présente sur la 812 Superfast, où l'admission se faisait derrière le déflecteur. ● N. G.



FERRARI ROMA



Le design de la Ferrari Roma est une réinterprétation moderne de l'élégance sportive des Ferrari Grand Tourisme des années 60. Inspirée par ces modèles emblématiques, elle marie des formes simples et raffinées à une allure de coupé 2+ fastback.



La Ferrari Roma, ce nouveau coupé 2+ avec moteur avant central du Cavallino Rampante, se distingue par ses lignes élégantes et un design classique, tout en offrant des performances et une maniabilité inégalées. Avec son allure raffinée et son style unique, cette voiture symbolise une interprétation moderne de la dolce vita qui régnait dans la Rome des années 50 et 60, évoquant un sentiment de liberté et de plaisir sophistiqué.

La
dolce vita
une élégance
intemporelle



L'avant, d'un seul bloc de métal, crée un effet de requin en surplomb, avec un capot large et des ailes sinueuses parfaitement intégrées.

La Ferrari Roma, le dernier coupé 2+ à moteur central avant de la marque au Cheval Cabré, se distingue par ses proportions élégantes et son design intemporel, tout en offrant des performances et une maniabilité inégalées. Avec son allure raffinée et son style unique, elle incarne de manière moderne l'insouciance et la joie de vivre de la Rome des années 50 et 60.

LE DESIGN

Le design de la Ferrari Roma est une réinterprétation moderne de l'élégance sportive des Ferrari Grand Tourisme des années 60. Inspirée par ces modèles emblématiques, elle marie des formes simples et raffinées à une allure de coupé 2+ fastback. Tout en restant fidèle à l'héritage Ferrari, la Roma se distingue par un langage stylistique contemporain, alliant lignes épurées et proportions équilibrées, qui dissimulent habilement la puissance et l'agilité caractéristiques de la marque. L'avant, d'un seul bloc de métal, crée un effet de requin en surplomb, avec un capot large et des ailes sinueuses parfaitement intégrées. Les designers ont opté pour une esthétique minimaliste, supprimant les prises d'air inutiles et garantissant un refroidissement efficace par des surfaces perforées uniquement là où nécessaire. L'arrière de la voiture incarne la modernité, avec des feux arrière semblables à des bijoux et des bandes lumineuses qui créent une continuité visuelle élégante. Un diffuseur aérodynamique compact vient parachever ce design, assurant à la Ferrari Roma une pureté de forme exceptionnelle.

LE MOTEUR

La Ferrari Roma est équipée d'un moteur V8 turbo de 620 chevaux, qui se distingue comme étant l'un des meilleurs de sa catégorie, appartenant à une famille ayant été couronnée Engine of the Year quatre années consécutives. Cette version du moteur V8 Ferrari intègre plusieurs innovations notables : de nouveaux profils d'arbres à cames, un capteur mesurant la rotation de la turbine permettant d'élever le régime maximal de plus de 5 000 tr/min, et l'introduction du Gasoline Particulate Filter, conçu pour respecter les normes d'émissions tout en maintenant intact le plaisir de conduite.

L'ajout de la huitième vitesse permet de réduire la consommation et d'améliorer les performances, ce qui se traduit également par une expérience de conduite plus sportive. La boîte à double embrayage, avec huit rapports, dérive de celle de la SF90 Stradale. Toutefois, cette version présente un rapport plus long pour les vitesses avant et arrière, qui, dans le cas de la SF90 Stradale, est géré par un moteur électrique. Le nouveau groupe d'embrayage est 20 % moins encombrant, tout en augmentant de 35 % le couple transmis. Les stratégies du logiciel de transmission ont été améliorées grâce à une centrale de contrôle plus puissante et une meilleure intégration du logiciel de gestion du moteur. Résultat : des changements de vitesse plus rapides, fluides et harmonieux.

À l'instar des autres modèles de la gamme, la Ferrari Roma offre une réponse moteur quasi immédiate grâce à son



L'ajout de la huitième vitesse permet de réduire la consommation et d'améliorer les performances, ce qui se traduit également par une expérience de conduite plus sportive.



L'arrière de la voiture incarne la modernité, avec des feux arrière semblables à des bijoux et des bandes lumineuses qui créent une continuité visuelle élégante.

arbre à plat, garantissant une plus grande compacité et une réduction des masses tout en optimisant la dynamique des fluides. Avec ses turbines de dimensions identiques, la technologie twin scroll réduit l'interférence entre les cylindres. Quant au collecteur d'échappement monobloc, il est équipé de conduits dimensionnés pour optimiser les ondes de pression dans la turbine, minimisant ainsi les pertes de charge.

La Ferrari Roma intègre le système Variable Boost Management, un logiciel de contrôle interne qui ajuste le couple en fonction de la vitesse du véhicule. Cette technologie assure une montée en puissance progressive tout en optimisant la consommation. À mesure que les rapports augmentent, le couple disponible s'étend progressivement jusqu'à 760 Nm en septième et huitième vitesses. Ce dispositif permet d'adopter des rapports plus longs à des vitesses élevées, réduisant ainsi la consommation et les émissions, tout en garantissant une propulsion constante.

L'AÉRODYNAMIQUE

Afin d'assurer des performances optimales dans sa catégorie tout en préservant la pureté esthétique de son design, les ingénieurs de Ferrari ont mis au point plusieurs technologies de pointe. Parmi celles-ci, on trouve un spoiler arrière mobile intégré à la lunette arrière, conçu pour maintenir l'élégance du design de la voiture lorsqu'il est rétracté. Ce spoiler se déploie automatiquement à grande vitesse, garantissant ainsi la portance nécessaire pour les performances exceptionnelles de la Ferrari Roma.

L'augmentation de la charge sur l'avant du véhicule repose principalement sur une paire de générateurs de tourbillons. Ces dispositifs créent un effet de sol en générant, d'une part, un tourbillon concentré et homogène, et d'autre part, en optimisant le flux d'air autour des roues avant pour garantir une portance efficace. ● N. G.

FERRARI ROMA SPIDER



Une
superstar
en puissance



Si la version coupée prend fin, la déclinaison décapotable poursuivra sa production, perpétuant ainsi l'héritage de ce modèle, une voiture raffinée avec un moteur central 2+ de Maranello et un toit souple rétractable innovant, récompensée par le prestigieux Red Dot Award décerné par l'association allemande, remportant le prix « Best of the Best » dans la catégorie Product Design pour son élégance et son design exceptionnel.

La Ferrari Roma Spider est une voiture haute performance à l'élégance intemporelle, mais incarne également une vision contemporaine du style de vie italien chic et agréable des années 1950 et 1960.



Conçue par le Centre de Design Ferrari sous la direction de Flavio Manzoni, la Ferrari Roma Spider est une Spider 2+ équipée d'une capote en tissu sophistiquée, qui met en valeur les proportions idéales de la Ferrari Roma tout en préservant une silhouette élégante et fluide.

UNE ALLURE À COUPER LE SOUFFLE

La Ferrari Roma Spider est une voiture haute performance à l'élégance intemporelle, mais incarne également une vision contemporaine du style de vie italien chic et agréable des années 1950 et 1960. Si cette Spider reprend les proportions, les volumes et les spécifications du concept populaire de la Ferrari Roma, elle se distingue surtout par l'adoption d'une capote, une solution très attendue dans la gamme du Cheval Cabré sur une voiture à moteur avant, 54 ans le lancement de la 365 GTS4 de 1969.

Conçue par le Centre de Design Ferrari sous la direction de Flavio Manzoni, la Ferrari Roma Spider est une Spider 2+ équipée d'une capote en tissu sophistiquée, qui met en valeur les proportions idéales de la Ferrari Roma tout en préservant une silhouette élégante et fluide.

DESIGN INTÉRIEUR

Pour l'intérieur de la Ferrari Roma Spider, les designers du Centre de Design Ferrari ont appliqué la même approche des volumes et des formes que pour la Ferrari Roma. Deux espaces distincts – l'un pour le conducteur et l'autre pour le passager – ont été conçus pour faire évoluer le concept de double cockpit, né au sein de la marque dans les années 1970. L'innovation de ce double cockpit réside dans l'application du concept du tableau de bord à l'ensemble de l'habitacle, enveloppant ainsi le conducteur et le passager, tout en s'étendant aux sièges arrière.

L'interface homme-machine (IHM) du volant est une version perfectionnée de celle de la Ferrari Roma, intégrant des commandes tactiles sur les rayons. Le rayon gauche

comporte des empreintes correspondant aux commandes tactiles, tandis que le pavé tactile sur le rayon droit a été amélioré pour intégrer une empreinte facilitant son utilisation. Ces solutions aident le conducteur à identifier les commandes sans quitter la route des yeux, conformément à la philosophie Ferrari: « Les yeux sur la route, les mains sur le volant ».

ALLURE SAISSANTE

La Ferrari Roma Spider, imaginée par le Styling Centre de Ferrari sous la direction de Flavio Manzoni, est un cabriolet 2+ doté d'une capote en tissu sophistiquée. Conçue pour magnifier les proportions idéales de la Ferrari Roma, elle conserve l'élégance et la fluidité de la silhouette d'origine.

HABITACLE DISTINCTIF

À l'intérieur, le concept du double cockpit évolue, avec deux espaces distincts pour le conducteur et le passager. Ce design, inspiré par les années 1970, enveloppe harmonieusement les occupants, se prolongeant jusqu'aux sièges arrière pour une expérience de conduite immersive.

FOCUS SUR LA CONDUITE

L'interface homme-machine (IHM) du volant a été perfectionnée pour cette version, intégrant des commandes tactiles avec une précision accrue. Les empreintes sur les rayons du volant sont conçues pour une reconnaissance intuitive, facilitant l'utilisation tout en maintenant les mains sur le volant, conformément à la philosophie Ferrari.



À l'intérieur, le concept du double cockpit évolue, avec deux espaces distincts pour le conducteur et le passager.



L'interface homme-machine (IHM) du volant a été perfectionnée pour cette version, intégrant des commandes tactiles avec une précision accrue.

Elle se distingue surtout par l'adoption d'une capote, une solution très attendue dans la gamme du Cheval Cabré sur une voiture à moteur avant, 54 ans le lancement de la 365 GTS4 de 1969.



MOTEUR PRIMÉ

La Ferrari Roma Spider est animée par un moteur V8 turbo de 3 855 cm³, récompensé pour ses performances exceptionnelles. Capable de délivrer 620 ch à 7 500 tr/min, il se distingue par sa flexibilité, avec 80 % du couple disponible dès 1 900 tr/min, offrant une réponse instantanée même à bas régime.

SCULPTÉE PAR LE VENT

Le toit souple et son impact sur l'aérodynamisme ont été minutieusement étudiés pour maintenir la faible traînée de la Ferrari Roma tout en générant une déportance efficace. La forme du toit et sa courbure ont été optimisées grâce à une analyse CFD approfondie pour garantir une dynamique de conduite optimale.

PRÉCISION ET RAPIDITÉ

La dynamique du véhicule a été affinée pour offrir une maniabilité exceptionnelle, équivalente à celle de la Roma. Grâce à un algorithme sophistiqué, le système de contrôle du dérapage latéral (SSC) version 6.0 évalue en temps réel la dynamique du véhicule, assurant des interventions précises et instantanées en courbe et en sortie de virage. ● N. G.

SIMPSON-FERRARI V12 GTR

L'UNIQUE FERRARI F40

ÉQUIPÉE D'UN V12



UNE VENTE RARE LORS DU SILVERSTONE FESTIVAL

Lors du Silverstone Festival, qui se tiendra du 23 au 25 août, Iconic Auctioneers mettra aux enchères une Ferrari F40 rarissime. Le terme « rarissime » est même faible, car il n'existe en réalité qu'un seul exemplaire dans le monde. Sa valeur est estimée entre 600 000 et 700 000 euros. Pourquoi un tel intérêt ? Parce qu'il s'agit en fait d'une Simpson-Ferrari V12 GTR. Revenons sur l'histoire fascinante de cette voiture unique.

HISTORIQUE DE LA SIMPSON-FERRARI V12 GTR

En 1992, l'écurie anglaise Simpson Motorsport a acquis un châssis de F40 auprès de Ferrari. Ce châssis avait été

principalement utilisé pour des crash-tests. Après une remise en état en Grande-Bretagne, la Voiture a subi plusieurs modifications, tant esthétiques que mécaniques. Une fois les travaux terminés, elle a été engagée dans plusieurs courses, obtenant même une deuxième place à Oulton Park en 2006.

TRANSFORMATION ESTHÉTIQUE ET MÉCANIQUE

Visuellement, cette voiture ne ressemble pas à une F40 d'origine. Elle adopte en partie le kit carrosserie de la F40 LM, avec une face avant dotée d'une lame proéminente, des phares traditionnels en lieu et place des phares escamotables, et un capot intégrant un nouvel extracteur d'air. L'arrière est partiellement ajouré pour améliorer le refroidissement du moteur, et le diffuseur ne comporte plus



Le 23 août prochain, la maison d'enchères Iconic Auctioneers organisera une vente exceptionnelle avec plusieurs lots remarquables, dont une Ferrari F40 un peu spéciale. En effet, il s'agit du seul et unique exemplaire doté d'un moteur V12, et elle est estimée à la moitié du prix d'une F40 classique.

que deux sorties d'échappement. L'aileron a été redessiné, devenant plus massif et reposant sur trois montants.

INTÉRIEUR REVU

À l'intérieur, le siège passager a été retiré pour gagner du poids. La planche de bord est recouverte d'alcantara et le volant Sparco à trois branches en microfibre est spécifique. Divers interrupteurs ont été ajoutés à la console centrale, et le traditionnel levier de vitesses avec sa grille en H a été remplacé par un levier de boîte séquentielle. Un arceau complète l'aménagement intérieur.

UN MOTEUR V12 SOUS LE CAPOT

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le V8 2.9 biturbo d'origine a été remplacé par un V12 5.5 issu d'une

Ferrari 550 Maranello. Bien que la puissance n'ait pas été communiquée, il est bon de rappeler que ce bloc délivrait 485 cv dans la 550 Maranello. Ce moteur est associé à une boîte de vitesses séquentielle à six rapports qui transmet la puissance aux roues arrière.

Pour rappel, les Ferrari F40 se négocient régulièrement entre 1,5 et plus de 3 millions d'euros, en fonction de leur état, de leur historique et de leur kilométrage. Estimée entre 600 000 et 700 000 euros, cette Simpson-Ferrari V12 GTR représente donc une opportunité intéressante pour les collectionneurs. Sa rareté et ses modifications uniques en font une pièce de collection exceptionnelle.

Cette vente aux enchères promet d'attirer l'attention des passionnés de Ferrari et des collectionneurs de voitures de sport, offrant une chance unique d'acquérir une voiture véritablement unique en son genre. ● S. H.



250 GT COUPÉ

LANCEUSE DE TENDANCE

Lors de son introduction en 1954, la 250 GT Coupé marqua un tournant pour Ferrari. La marque passa du statut de fabricant artisanal de voitures de course à celui de constructeur de voitures de série, ouvrant ainsi la voie à l'énorme succès dont elle jouit encore aujourd'hui.

Quelle est la Ferrari la plus importante historiquement? Avec une marque aussi prestigieuse, le choix est difficile. La 125 S de 1947, première Ferrari, la 166 MM de 1949, gagnante du Mans, la 250 GTO de 1962, très prisée, ou encore la F40, célébrée pour son plaisir de conduite, sont toutes des candidates sérieuses. Cependant, la 250 GT Coupé, lancée au Mondial de l'Automobile de Paris en 1954, se distingue. Première voiture de série de Ferrari, elle a transformé la marque de petit constructeur artisanal en un fabricant de voitures de route de série.

Pininfarina, choisi pour fabriquer la carrosserie, inaugure une nouvelle usine à Grugliasco, initiant un partenariat historique avec Ferrari. La 250 GT Coupé, conçue pour

séduire une clientèle fortunée, devient la première GT de Ferrari, destinée à un usage quotidien. Succédant à la 250 Europa, elle adopte le V12 Colombo, plus compact et puissant que le V12 Lampredi, offrant 220 ch contre 200 ch pour l'Europa. Les premières unités, assemblées par Pininfarina, sont ensuite produites par Carrozzeria Boano en raison de la forte demande, jusqu'à ce que Pininfarina ouvre sa nouvelle usine en 1958. La 250 GT Coupé donne naissance à de nombreuses variantes exclusives, dont des versions légères pour la course et des one-off pour des personnalités. Des améliorations techniques, comme une suspension avant à ressorts hélicoïdaux et des freins à disque, sont introduites, et la puissance atteint 240 ch grâce à trois carburateurs Weber. Le châssis et le moteur de la 250 GT Coupé servent de base à la plupart des Ferrari de

série jusqu'au milieu des années 60, y compris la 250 GT 2+2 et la 250 GT Berlinetta Lusso. Environ 353 exemplaires de la 250 GT Coupé sont produits entre 1958 et 1960. Aujourd'hui, Ferrari continue d'augmenter sa capacité de production tout en conservant l'exclusivité de ses voitures.

La 250 GT Coupé, qui fête ses 70 ans, reste une icône parmi les Ferrari. Les clients peuvent personnaliser leurs véhicules grâce à un programme étendu, faisant de chaque Ferrari une pièce unique. L'héritage de la 250 GT Coupé se perpétue, établissant les bases du succès mondial de Ferrari. ● C. V. H.



LE CHÂSSIS ET LE MOTEUR DE LA 250 GT COUPÉ ALLAIENT DEVENIR LA BASE DE LA MAJORITÉ DES MODÈLES DE SÉRIE FERRARI JUSQU'AU MILIEU DES ANNÉES 1960.

LA FERRARI 250 GT COUPÉ DE 1954, DÉVELOPPÉE EN COLLABORATION AVEC PININFARINA, EST SOUVENT CONSIDÉRÉE COMME LE MODÈLE LE PLUS SIGNIFICATIF DE LA MARQUE DANS LES ANNÉES 1950.



L'ÉLÉGANT INTÉRIEUR DE LA 250 GT COUPÉ DE 1958 ÉTAIT TOUT AUSSI IMPRESSIONNANT QUE SON EXTÉRIEUR CONÇU PAR PININFARINA.



24 HEURES DU MANS 2024

LE SECRET DES GAGNANTS

Remporter les 24 heures du Mans est un exploit monumental qui exige une préparation méticuleuse, une stratégie impeccable et une endurance inébranlable. En consultant les gagnants de l'édition 2024, nous avons découvert ce qui fait la différence entre une simple participation et une victoire éclatante.



Chaque équipe gagnante a souligné l'importance de la préparation physique et mentale. Les pilotes doivent être en excellente forme physique pour résister à la fatigue des courses longues et exigeantes. L'entraînement mental est tout aussi crucial, car la concentration doit être maintenue à un niveau optimal pendant toute la durée de la course. Les gagnants ont intégré des régimes de fitness stricts, combinant cardio, renforcement musculaire et exercices de flexibilité pour améliorer leur endurance et leur réactivité.

STRATÉGIE DE COURSE

La stratégie joue un rôle crucial dans la victoire. Les équipes victorieuses planifient chaque détail, depuis la gestion des arrêts aux stands jusqu'à la gestion du carburant. L'adaptabilité est également essentielle, car les conditions de course peuvent changer rapidement. Avoir une stratégie flexible permet de réagir efficacement aux imprévus. En 2024, les gagnants ont mis en œuvre des stratégies dynamiques, ajustant les plans en fonction des performances en temps réel et des conditions météorologiques changeantes.

PERFORMANCE ET TECHNOLOGIE

Les voitures utilisées par les gagnants sont des chefs-d'œuvre technologiques. Chaque détail, des moteurs aux systèmes de freinage, est optimisé pour la performance et la durabilité. Les équipes travaillent en étroite collaboration avec les ingénieurs pour maximiser les capacités de leurs véhicules tout en assurant leur fiabilité. Les innovations technologiques, comme l'aérodynamique active et les systèmes hybrides avancés, ont joué un rôle déterminant dans les performances des voitures victorieuses.

TRAVAIL D'ÉQUIPE

La coordination entre les pilotes, les ingénieurs et l'équipe de support est vitale. Une communication claire et constante permet de prendre des décisions rapides et informées. Les gagnants de 2024 ont particulièrement mis en avant l'importance de la cohésion d'équipe et de la confiance mutuelle. Des briefings réguliers et des simulations de course intensives ont aidé à renforcer cette synergie, permettant à chaque membre de l'équipe de comprendre parfaitement son rôle et de réagir rapidement aux situations d'urgence.

Une gestion efficace des pneus et du carburant peut faire

la différence entre gagner et perdre. Les équipes gagnantes surveillent constamment l'usure des pneus et les niveaux de carburant pour optimiser les performances et minimiser les arrêts aux stands. Cette gestion minutieuse permet de gagner de précieuses secondes sur la piste. En 2024, les stratégies de gestion des pneus incluaient l'utilisation de capteurs avancés pour surveiller la température et la pression en temps réel, assurant ainsi une performance optimale tout au long de la course. Les conditions de course peuvent varier considérablement, avec des changements météorologiques soudains ou des incidents imprévus. Les équipes victorieuses de 2024 ont démontré une capacité remarquable à s'adapter rapidement à ces changements, ajustant leur stratégie en temps réel pour maintenir un avantage compétitif. L'utilisation de prévisions météorologiques précises et la capacité à prendre des décisions rapides ont permis de tirer parti des conditions changeantes de la piste.

Les imprévus sont inévitables dans une course de 24 heures. Les équipes gagnantes de 2024 ont montré une résilience impressionnante face aux défis imprévus. Qu'il s'agisse de réparations rapides suite à des collisions mineures ou de modifications de stratégie en réponse à des pénalités imprévues, la capacité à rester calme et efficace sous pression a été un facteur clé de succès. La simulation a joué un rôle crucial dans la préparation des équipes victorieuses. En utilisant des simulateurs de pointe, les pilotes ont pu se

familiariser avec le circuit et affiner leurs compétences dans un environnement contrôlé. Cela a permis de perfectionner les stratégies de course et d'identifier les domaines nécessitant des améliorations avant la course réelle.

Remporter les 24 heures du Mans nécessite bien plus que de la vitesse. C'est une combinaison de préparation rigoureuse, de stratégie intelligente, de technologie de pointe et de travail d'équipe. En apprenant des gagnants de 2024, il est clair que chaque détail compte et que la victoire est le résultat d'un effort collectif sans faille. Les leçons tirées de cette course emblématique continueront d'inspirer les équipes à venir, chaque année, dans leur quête de la victoire ultime. Les 24 heures du Mans restent une épreuve de légende, où seuls les plus préparés et les plus résilients peuvent espérer triompher.

Nicklas Nielsen : « L'année dernière, c'est une pierre [dans le radiateur] qui a ruiné notre course. Il faut une course sans erreur, sans malchance. Il y a tellement de choses qui peuvent arriver. » ● O. C.





FERRARI 512B B/LM

L'ANATOMIE D'UNE VOITURE DE COURSE V12 DU MANS

La Berlinetta Boxer, première voiture de route Ferrari à moteur central, a donné naissance à l'une des voitures de course d'endurance les plus emblématiques de la fin des années 70. Plongeons sous sa carrosserie pour découvrir ses secrets.

NAISSANCE DE LA BERLINETTA BOXER

Les ingénieurs de Maranello ont pris leur temps pour développer leur première supercar à moteur central. La légende veut qu'Enzo Ferrari préférerait que ses chevaux cabrés tirent la charrette plutôt que de la pousser. Malgré cela, l'attrait irrésistible et la menace commerciale de la Lamborghini Miura étaient indéniables. Ainsi, en 1973, Ferrari a lancé son nouveau vaisseau amiral, la 365 GT4 BB, sept ans après l'apparition de la Miura.

Présentée au salon de l'automobile de Turin en 1971, la Berlinetta Boxer s'inspirait largement du concept P6 de Pininfarina de 1968. Bien que manquant de l'audace de la Miura et de la Countach, sa beauté intemporelle a assuré sa longévité.

LE MOTEUR V12

Le moteur 12 cylindres à plat de la BB était directement dérivé des machines de compétition Ferrari des années 60 et 70. Bien que le terme « Boxer » soit un abus de langage (le



moteur est en réalité un V12 à 180 degrés), cette conception offrait des performances exceptionnelles. Alimenté par quatre carburateurs Weber 40 IF 3C, le moteur initial de la 365 BB produisait environ 340 chevaux.

CHÂSSIS ET SUSPENSION

La BB était dotée d'un châssis spatial en tubes d'acier, avec une peau intérieure en fibre de verre et des panneaux de carrosserie en métal. La suspension utilisait des triangles de suspension inégaux avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Les doubles amortisseurs arrière aidaient à supporter le poids du moteur.

ÉVOLUTION VERS LA 512 BB

En 1978, Ferrari a introduit la 512 BB, augmentant la cylindrée à 4,9 litres et modifiant le calage et le taux de compression pour obtenir un moteur plus maniable, produisant 360 chevaux. Ce moteur servit de base à la 512 BB/LM, la version compétition.

LA 512 BB/LM: CONCEPTION ET PERFORMANCE

La 512 BB/LM, développée en 1979, présentait une carrosserie entièrement redessinée par Pininfarina, allongée et élargie pour améliorer l'aérodynamisme. Avec un moteur de 470-480 chevaux grâce à l'adoption de l'injection mécanique Lucas, la BB/LM était une machine de course

redoutable. Initialement, Ferrari n'avait pas l'intention de courir avec la BB, mais des équipes indépendantes comme NART (North American Racing Team) ont pris l'initiative. Après des débuts difficiles aux 24 heures de Daytona en 1975, la BB/LM a progressivement gagné en popularité. En 1978, cinq BB/LM ont été engagées au Mans, avec des résultats mitigés.

En 1979, Ferrari a introduit une version améliorée de la BB/LM, avec des panneaux de carrosserie en fibre de verre et un châssis allégé. La voiture a montré un potentiel prometteur, atteignant des vitesses impressionnantes et obtenant des résultats honorables, bien que souvent éclipsée par les Porsche 935.

La 512 BB/LM a continué à courir jusqu'au début des années 80, participant aux courses du Mans et de Daytona. Malgré des performances parfois irrégulières, la BB/LM a laissé une marque indélébile dans l'histoire des courses d'endurance.

La Ferrari 512 BB/LM reste une icône des années 70 et 80, représentant l'innovation et la passion de Ferrari pour la course. Avec son design audacieux et ses performances impressionnantes, elle incarne l'esprit de compétition et l'excellence technique de la marque au cheval cabré.

Ce regard détaillé sur la 512 BB/LM montre comment Ferrari a su adapter et évoluer ses conceptions pour rester compétitive, tout en créant des voitures de course légendaires qui continuent de fasciner les amateurs de sport automobile du monde entier. ● O.C.

**DES 24 HEURES DU MANS
CONTRE TOYOTA !**

FERRARI REMPORTE UNE ÉDITION MEMORABLE





Le 16 juin 2024, les vainqueurs de la course Antonio Fuoco (ITA), Miguel Molina (ESP) et Nicklas Nielsen (DEN) de l'équipe #50 Ferrari AF Corse célèbrent sur le podium. Championnat du Monde d'Endurance FIA, 4e manche, 24 heures du Mans, Le Mans, France, dimanche.



Malgré un potentiel certain mais une discrétion relative toute la semaine, les Ferrari ont brillé lors de l'édition 2024 des 24 heures du Mans, malgré de nombreux obstacles. Antonio Fuoco, Miguel Molina et Nicklas Nielsen ont succédé à leur voiture sœur, triomphant malgré une résistance acharnée de Toyota jusqu'à la fin.

SPÉCIAL FERRARI • 24 heures du Mans

Alors que la Ferrari n° 51 commençait à prendre de l'avance sur la Toyota n° 8 après les trois quarts de course aux 24 heures du Mans, elle a perdu la tête à cause d'un arrêt au stand prolongé par une manipulation. Cette situation a permis à Sébastien Buemi de passer en tête. Cependant, une fois de retour en piste, la 499P, avec un rythme supérieur, n'a pas tardé à dépasser la GR010. À 11 heures, Alessandro Pier Guidi était donc en tête avec environ 5 secondes d'avance sur Buemi.



Sur l'autre véhicule japonais, José María López a également fait preuve de détermination et a réussi à dépasser la Ferrari n° 51 pour venger la voiture sœur. Remplaçant de dernière minute pour Mike Conway, l'Argentin a cependant commis une erreur en tentant de rattraper la Ferrari n° 50 en tête de course, portant un coup supplémentaire aux espoirs du constructeur japonais

Une édition historique, sans précédent. La tension était palpable pour terminer et encore plus pour remporter les 24 heures du Mans 2024. Les organisateurs espéraient un tel dénouement pour la catégorie Hypercar, qui a vu un afflux inédit de constructeurs et une BoP réduisant les écarts. Depuis sa création en 1923, nommée Grand Prix d'Endurance des 24 heures du Mans, cette 92e édition en incarnait parfaitement l'esprit. Avec un plateau exceptionnel et des conditions météorologiques difficiles, le défi était immense.

À trois heures de l'arrivée, la Cadillac n° 2 menait, grâce à une stratégie décalée. Une intervention de la voiture de sécurité avait relancé la compétition, annulant l'avantage de certains, notamment la Toyota n° 8 et la Porsche n° 6.

Alors que le sprint final approchait, la pluie a de nouveau perturbé la course, mais cette fois-ci, les

intempéries ont persisté. Les concurrents ont été accompagnés par ce mauvais temps presque sans interruption durant les trois dernières heures de la course. Ils ont dû chauffer les pneus pluie et gérer au mieux leur énergie pour éviter un arrêt qui pourrait leur coûter la victoire face à leurs rivaux. Un véritable duel entre Ferrari et Toyota s'est déroulé sur la piste.

UN DUEL FERRARI AVEC TOYOTA

Sur la piste, la tension a grimpé d'un cran, et chez Toyota, tous les efforts ont été déployés pour décrocher la victoire. La GR010 Hybrid n° 8, qui avait mené une course exemplaire, est restée longtemps en lice jusqu'à ce qu'un problème d'écrou lui fasse perdre du temps au stand. Ensuite, Brendon Hartley a attaqué la Ferrari n° 51 dans les Hunaudières. Au freinage de Mulsanne, Alessandro Pier

Ensuite, Brendon Hartley a attaqué la Ferrari n° 51 dans les Hunaudières. Alessandro Pier Guidi a tenté de reprendre sa position au freinage de Mulsanne, envoyant la Toyota en tête-à-queue et ruinant ses chances de succès. L'Italien a été jugé coupable de l'accrochage et pénalisé de 5 secondes.



Sur la piste, la tension a atteint son apogée, et chez Toyota, tous les efforts ont été déployés pour remporter la victoire. La GR010 Hybrid n° 8, qui avait mené une course exceptionnelle, est restée en lice jusqu'à ce qu'un problème d'écrou la ralentisse au stand.

Guidi a tenté de reprendre sa position, envoyant la Toyota en tête-à-queue, ruinant ses chances de succès. L'Italien a été jugé responsable de l'incident et a écopé de cinq secondes de pénalité.

De son côté, José María López, remplaçant Mike Conway, a tenté de venger la voiture sœur en dépassant la Ferrari n° 51 un peu plus tard. Cependant, l'Argentin a commis une erreur en revenant sur la Ferrari n° 50 en tête, ce qui a également compromis les ambitions du constructeur japonais.

Dans cette fin de course palpitante, Cadillac et Porsche, bien que dans la course, se sont progressivement éloignées du rythme soutenu en tête sous la pluie. La Ferrari n° 50 a particulièrement impressionné, malgré des soucis de portière qui ont forcé un arrêt imprévu. La Scuderia a néanmoins réussi à gérer le carburant et les pneus pour le dernier relais.

À 50 minutes de la fin, Nicklas Nielsen a repris la piste avec des pneus usés et juste assez d'énergie pour maintenir la première place. Toyota a tenté une dernière attaque, mais la n° 8 a dû faire un dernier arrêt à 25 minutes de la fin.

Nicklas Nielsen a magistralement géré les derniers tours, franchissant la ligne d'arrivée en vainqueur et offrant à Ferrari sa deuxième victoire consécutive depuis son retour dans la catégorie reine. Avec Antonio Fuoco et Miguel Molina, Ferrari décroche son 11e succès historique au Mans. Toyota prend la deuxième place avec la voiture n° 7, à 14 secondes, suivie de la Ferrari n° 51, tenante du titre, qui monte sur la troisième marche du podium. La Porsche 963 n°4, qui avait signé la pole position, échoue de peu au pied du podium. Côté français, c'est la déception : les deux Alpine ont abandonné dès samedi soir et les Peugeot 9X8 terminent hors du top 10, aux 11e et 12e rangs. ● S. H.

Bien que la Scuderia Ferrari et Charles Leclerc aient terminé à une courte distance du vainqueur, ni le pilote monégasque ni son équipe n'ont réellement été en mesure de s'imposer, malgré une pole position prometteuse. La seule occasion où Leclerc disposait d'une voiture compétitive pour triompher en Belgique remonte à 2019, année de son premier succès en Formule 1. La pole position obtenue l'an dernier s'était finalement avérée décevante, se soldant par une troisième place, avec un écart de plus de 30 secondes sur le vainqueur. Le week-end dernier, Leclerc a franchi la ligne d'arrivée en quatrième position, avant de voir sa place rehaussée en troisième après la disqualification de George Russell. Il termine ainsi à seulement 8,5 secondes du vainqueur, accentuant davantage son sentiment de frustration.

FERRARI: SI PROCHE, SI LOIN EN BELGIQUE

« Je n'ai pas bien vécu cette course, »

confiait Charles Leclerc. « Nous espérions pouvoir nous mesurer aux deux Mercedes, mais elles avaient finalement plus de puissance. Le point positif, c'est que j'ai réussi à garder une McLaren et les Red Bull derrière moi. Cependant, avec la victoire de Mercedes, c'est une mauvaise journée pour nous. Nous sommes déçus. Nous anticipions une plus grande dégradation des pneus, mais cela n'est jamais arrivé. Nous avons tiré le maximum de la voiture, mais elle n'était tout simplement pas au niveau. »

L'IMPRESSION DE NE PAS ÊTRE LOIN

Commencant une nouvelle fois en pole position (pour la 25e fois de sa carrière) suite à la pénalité moteur de

Max Verstappen, Leclerc a réussi à maintenir la tête de la course mais a été dépassé par Lewis Hamilton au freinage des Combes lors du troisième tour. Le pilote monégasque a conservé un bon rythme pendant une grande partie de la course, mais ni l'overcut au premier arrêt ni l'undercut au deuxième arrêt n'ont permis de reprendre l'avantage sur celui qui sera son futur coéquipier en rouge. La remontée d'Oscar Piastri en fin de course lui a coûté la deuxième place virtuelle qu'il occupait durant les deux tiers de la course.

Bien que Mercedes et McLaren aient montré de belles performances, Frédéric Vasseur, le directeur de l'équipe Ferrari, insistait sur une analyse objective des écarts serrés entre les quatre meilleures équipes. « En termes de

27 juillet 2024, Circuit de Spa-Francorchamps, Spa-Francorchamps, Grand Prix de Formule 1 Rolex de Belgique 2024. Sur la photo, Charles Leclerc (MCO), pilote de la Scuderia Ferrari, en pleine action. Leclerc, arborant les couleurs emblématiques de Ferrari, est capturé dans un moment de concentration intense alors qu'il navigue sur l'un des circuits les plus emblématiques du calendrier de la Formule 1. Ce circuit, connu pour ses virages rapides et ses dénivelés, offre un véritable défi pour les pilotes.



Charles Leclerc (MON) de Ferrari, Max Verstappen (NLD) de Red Bull Racing, en pole position ; Sergio Perez (MEX) de Red Bull Racing. Le 27 juillet 2024, au Grand Prix de Belgique. La séance a été intense et a montré une fois de plus la compétitivité des meilleurs pilotes du monde sur ce circuit mythique.

performance pure, nous sommes dans le coup, car nous terminons à moins de 10 secondes du vainqueur, ce qui est significatif sur 50 tours à Spa. Cependant, finir en 4e position est frustrant, car je doute qu'il y avait une réelle opportunité de faire mieux. Nous avons un déficit de performance de 1 ou 2 dixièmes de seconde par rapport à Hamilton et Piastri. Nous avons fait des progrès depuis Barcelone et Silverstone, mais il nous manque encore un petit dixième pour pouvoir prétendre à la victoire. Les écarts sont tellement serrés que 1 ou 2 dixièmes peuvent vous faire passer de la première à la sixième place, et vice-versa. Les rythmes de course n'ont jamais été aussi proches en F1 : il y a quatre équipes différentes en 10 secondes à Spa, alors qu'il y a quelques années, le troisième terminait à un tour. »

RÉSOLUTION DES PROBLÈMES ET PERSPECTIVES

Ces dernières semaines, la Scuderia a été affectée par des problèmes de marsouinage réapparus avec le nouvel ensemble aérodynamique introduit à Barcelone. Toutefois, l'équipe estime avoir réglé ce problème « à 80 % ». Le circuit de Zandvoort, avec ses virages rapides, apportera davantage de clarifications, notamment lors des qualifications si la séance se déroule sur piste sèche. En attendant, Charles Leclerc peut savourer son premier podium virtuel depuis sa victoire à Monaco fin mai, ce qui lui permettra d'aborder les vacances avec un esprit plus serein. ● N. G.

Vingt-quatre victoires sur 51 Grands Prix, cinq titres de champion du monde: le coureur Juan Manuel Fangio a dominé sans partage ou presque la Formule 1 durant les années 1950. Soixante ans plus tard, le natif de Balcarce apparaît tout simplement comme l'un, si ce n'est LE meilleur pilote de tous les temps. Et dire que l'icône argentine n'a obtenu son permis de conduire... qu'après la fin de sa carrière!

FANGIO CHEZ FERRARI

« Je le vis pour la première fois au printemps 1949 sur l'autodrome de Modène. Il y avait d'autres pilotes mais je finis par garder les yeux sur lui. Il avait un style insolite: il était le seul à sortir des virages sans raser les bords de paille à l'extérieur. Je me disais: cet Argentin est vraiment fort, il sort comme un bolide et reste au beau milieu de la piste! Quant à l'homme, je ne parvins jamais à le cerner vraiment. Manuel Fangio est resté pour moi un personnage indéchiffrable... » Les paroles d'Enzo Ferrari résonnent aujourd'hui comme un beau résumé de Juan Manuel Fangio, pilote surdoué, à la personnalité magnétique et un brin secrète, suscitant le respect, y compris chez ses adversaires. Sterling Moss, un temps son rival, déclarait d'ailleurs, comme envoûté: « A trois reprises, il fut champion et moi second. Placés dans des circonstances analogues aujourd'hui, certains pilotes – peut-être même tous – haïraient un tel rival, tenteraient l'irréparable pour s'en débarrasser. Moi, j'étais heureux. Dauphin de Dieu! »

Juan Manuel Fangio est né en 1911 à Balcarce. La petite ville à quelque 400 km au sud de Buenos Aires honore aujourd'hui son champion à travers un musée qui lui est dédié 1 ou encore un circuit d'automobile. Il fallait bien rendre hommage à cette icône sportive aussi importante, en Argentine, comme l'est d'une certaine manière, dans un autre registre, Diego Maradona...



FILS D'IMMIGRÉS ITALIENS

Que de chemin parcouru pour le pilote issu d'une famille modeste d'immigrés italiens! Fangio est d'abord apprenti mécanicien dans un garage tenu par un pilote local, Miguel Viggiano, qui travaille pour la marque de voitures Studebaker. L'adolescent fondu de foot fait, à ce moment-là, sur les routes rocailleuses de l'Argentine, l'apprentissage de la conduite automobile, et découvre aussi toutes les subtilités d'un moteur. Après son service militaire, Juan Manuel ouvre à 21 ans son propre garage et dispute plusieurs courses sur circuit (il prend part à sa première course automobile en octobre 1936). Grâce à des cotisations réunies par des amis qui ont remarqué sa vitesse et sa grande maîtrise de l'automobile, il s'engage bientôt sur d'épiques courses routières. Il remporte, en Chevrolet, en 1940, sa première grande victoire dans le Grand Prix international du Nord, une victoire qui déclenche un grand enthousiasme dans tout le pays: il faut dire que le parcours de plus de 9000 kilomètres, qui le mène jusqu'à La Paz (Bolivie) et à Lima (Pérou), dure deux semaines et comporte plusieurs passages à 4000 mètres d'altitude dans les Andes! Il devient champion d'Argentine, catégorie carreteras, en 1940 et en 1941.

UN HÉROS NATIONAL SOUTENU PAR PERÓN

Après la Seconde Guerre mondiale, il n'a rien perdu de sa technique, malgré de longs mois d'inactivité pour cause de rationnement. Fangio rejoint l'Automobile Club d'Argentine – écurie encouragée et financée par le président Peron, grand amateur de courses et conscient du prestige qu'il peut en tirer – pour une campagne en Europe. C'est un incroyable succès : il remporte six courses sur huit ! À son retour d'Europe, une foule enthousiaste l'accueille sur le tarmac, à Buenos Aires, et Perón le reçoit comme... un héros national.

Après avoir rejoint en 1950 Alfa Romeo pour le Championnat du monde de Formule 1, Fangio est distancé par son équipier, l'Italien Giuseppe Farina, pour le titre mondial. L'année suivante, il prend toutefois sa revanche en remportant, au volant de son Alfa, le titre lors de la dernière course de l'année, le Grand Prix d'Espagne, au terme d'un âpre duel avec le pilote de Ferrari Alberto Ascari. La suite ? Malgré deux années à oublier (1952-1953, en raison d'un accident et d'une blessure à la colonne vertébrale), c'est une succession de victoires et un palmarès hors du commun.

Au final, de 1950 à 1957, Fangio a disputé huit championnats du monde de Formule 1, en a remporté cinq (en 1951, 1954, 1955, 1956, 1957), et a terminé deux fois deuxième. Il a remporté pas moins de vingt-quatre des cinquante et un grand prix auxquels il a participé. Il a même réussi l'exploit d'être le seul pilote à être sacré champion du monde dans quatre écuries différentes (Mercedes, Maserati, Ferrari, Alfa Romeo).

Coureur virtuose, charismatique, avec ses lunettes noires et son regard perçant, « El Chueco » (soit le « tordu »), comme on le surnomme en raison de ses jambes arquées, est vénéré par la foule, notamment parce qu'il prend des risques extrêmes, comme dans la course de Lesmo, à Monza, en Italie, en 1952, où il frôla la paralysie, ou aux 24 heures du Mans de 1955, marquées par le plus tragique accident qu'ait connu le sport automobile (plus de 80 spectateurs morts). « Fangio fait bien sûr partie du panthéon du sport en raison de ses succès, mais aussi à cause de sa personnalité. Un de ses mérites fut en effet de conquérir la confiance de ses pairs. En 1955, les deux Mercedes de Moss et Fangio franchirent dans cet ordre l'arrivée du Grand Prix de Grande-Bretagne, avec un mètre d'avance pour la monoplace du Britannique. Généreux cadeau du maître à son jeune élève alors devant son public ? L'Argentin eut l'élégance de ne jamais le reconnaître », nota Johnny Rives, journaliste à l'Equipe.



Juan Manuel Fangio (Ferrari), le 05 avril 1956 au Grand Prix d'Argentine.

Ses records ont été battus depuis, notamment par Michael Schumacher – sept titres mondiaux au compteur. Mais il n'empêche que les exploits de Fangio, au vu de la mécanique des années 1950, apparaissent aujourd'hui à bien des égards encore plus extraordinaires. « Les monoplaces n'avaient pas, alors, la tenue de route des petits monstres surbaissés d'aujourd'hui. C'étaient de grosses torpilles aux capots interminables, avec toute la cavalerie par-devant, dotées d'accélération terrifiantes, que seuls des athlètes dotés d'une poigne de fer pouvaient tenir en main » 2, rappelait, dans Le Monde, un journaliste spécialisé dans l'automobile.

Des scientifiques de l'Université de Sheffield, en Angleterre, ont même démontré cette année, via une très sérieuse étude permettant d'établir une hiérarchie des pilotes de l'histoire de la Formule 1 (« en relativisant l'importance des écuries et du matériel à chaque époque » 3), que Fangio est tout simplement le meilleur coureur de Formule 1 de tous les temps, devant le Français Alain Prost et l'Espagnol Fernando Alonso !

L'Argentin a pris sa retraite sportive en 1958, à l'âge de quarante-huit ans, ce qui lui laissa tout le loisir de passer son... permis de conduire – qu'il obtint finalement en 1961. Fangio est mort dans son lit le 18 juillet 1995 d'une crise cardiaque liée à une pneumonie, à l'âge de 84 ans. Trois jours de deuil national furent décrétés en Argentine, c'est dire si l'aura du champion dépassait le cadre sportif.

>>>



LE SAVIEZ-VOUS?

Le 23 février 1958, alors qu'il venait disputer le Grand Prix de La Havane, Fangio fut kidnappé dans le hall de son hôtel, par les rebelles castristes. Il fut libéré vingt-six heures plus tard sans violence. L'opération était avant tout symbolique pour les partisans de Fidel Castro, qui tentaient alors de renverser le régime du général Batista, et qui, en enlevant l'as du volant, souhaitaient attirer l'attention du monde entier sur leur lutte. Presque victime du syndrome de Stockholm, Fangio déclara aux journalistes, après sa libération : « Je me sens en pleine forme. J'ai été magnifiquement traité. Ma détention a quand même été mouvementée, et j'ai changé trois fois de maison et trois fois de voiture en vingt-quatre heures. J'ai toujours été tranquille sur mon sort. Ma seule inquiétude était de ne pouvoir communiquer avec ma femme ». Le pilote dira même plus tard : « Cet événement m'a peut-être sauvé la vie ». La course cubaine à laquelle il ne put participer fut en effet endeuillée par un grave accident.

>>> On ne va pas, ici, faire le procès de Fangio, certainement pas, mais sans ce sacrifice incroyable, Fangio n'aurait jamais pu devenir champion du monde pour la quatrième, il venait d'abandonner (ce sera aussi le cas en 1951, où sur Alfa Romeo il remporte le titre, alors que dans la saison Fangio lui avait cédé sa voiture pour gagner la course).

« COUREUR ACHARNÉ ET AMOUREUX DE L'ITALIE, COLLINS EST RAPIDEMENT DEVENU L'UN DES FAVORIS D'ENZO FERRARI »

C'est peut-être le plus grand acte d'esprit sportif de l'histoire de la Formule 1. Un pilote, ayant une chance de remporter la course et le titre mondial, qui cède sa voiture à un autre pilote, pour lui permettre de remporter le Championnat à sa place.

Cette histoire de drame et de sacrifice se déroule, à juste titre, à Monza, le plus célèbre des circuits de courses. Et elle implique Ferrari, l'écurie de F1 la plus célèbre.

Pour la dernière manche du Championnat du monde 1956, trois pilotes pouvaient remporter le titre : le champion en titre Juan-Manuel Fangio et son coéquipier chez Ferrari, le jeune Peter Collins, à sa première année avec la Scuderia. Le troisième coureur était Jean Behra de Maserati, un pilote français expérimenté.

Fangio était le grand favori. Il comptait huit points d'avance au championnat sur Collins et Behra, après avoir remporté le Grand Prix d'Argentine et les deux courses précédant le Grand Prix d'Italie : la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

La surprise de la saison était Peter Collins. À seulement 24 ans, et pour sa première saison complète en F1, il avait remporté des victoires mémorables en Belgique et en France et devançait constamment ses coéquipiers expérimentés Eugenio Castellotti et Luigi Musso. De plus, ayant adopté à bras ouverts le mode de vie italien, le pilote impétueux était devenu l'un des favoris d'Enzo Ferrari.

À Monza, en cette journée mémorable de septembre, il était fort probable que Fangio – déjà triple champion du monde – parte en pole position, devant ses coéquipiers Castellotti et Musso. La Maserati de Behra était en cinquième position, Collins en septième.

« Fangio partait de la pole position dans sa Ferrari D50 numéro 22, mais terminerait la course et remporterait le Championnat du Monde dans la voiture derrière lui, la numéro 26 pilotée par Peter Collins »

Les calculs étaient simples. Collins devait gagner pour

remporter le titre, à condition que Fangio termine troisième ou moins. Sinon, Fangio serait à nouveau sacré champion.

La plus grande préoccupation de Ferrari était l'usure des pneus – et leur défaillance. À cette époque, le circuit de Monza comportait un banking à grande vitesse : les vitesses élevées et la surface irrégulière de ce dernier détruisaient le caoutchouc.

Au cinquième tour, le pneu arrière gauche des deux Ferrari de Castellotti et Musso, en lutte pour la tête, éclata. Les deux pilotes reprirent héroïquement le contrôle et revinrent au ralenti jusqu'aux stands. Un tour plus tard, leur coéquipier de Portago fit une horrible glissade à plus de 250 km/h après l'éclatement de l'un de ses pneus. Au 11^e tour, le pneu arrière gauche de Collins explosa. Il rentra au ralenti jusqu'aux stands pour changer de pneu.

« L'IMPETURBABLE FANGIO EST ARRIVÉ À MONZA AVEC HUIT POINTS D'AVANCE SUR LE JEUNE COLLINS, APRÈS AVOIR REMPORTÉ LA VICTOIRE EN ARGENTINE, EN GRANDE-BRETAGNE ET EN ALLEMAGNE AVANT LE GP D'ITALIE. »

Fangio, quant à lui, luttait pour prendre la tête de la course. Il semblait impérieux, le seul pilote Ferrari à ne pas avoir de problème de pneus. Mais au 18^e tour, l'Argentin – le plus grand pilote de F1 des années 50 – rentra lentement aux stands avec ses roues avant pointant dans des directions opposées. Le bras de direction droit de la D50 à moteur V8 s'était brisé. Fangio était hors-jeu. Bientôt, Behra et sa Maserati abandonnaient. W. Pendant ce temps, Collins chargeait à travers le peloton. À mi-distance (25 tours), il était quatrième.

Au 35^e tour, alors troisième, Collins s'arrêta pour un changement de pneus et donna magnanimement sa voiture à son leader Fangio. À cette époque chevaleresque, il n'était pas inhabituel que les jeunes pilotes remettent leur voiture au leader de l'équipe : en effet Fangio avait remporté le Grand Prix d'ouverture de cette saison 1956 (en Argentine), après avoir réquisitionné la voiture de son coéquipier Musso. (Si des pilotes partageaient une voiture, les points étaient répartis entre eux.)

Cependant, ce geste à Monza fut bien plus noble et plus élevé. Collins aurait très probablement pu remporter la course et, avec elle, le Championnat du monde. Fangio (dans la voiture de Collins) finit deuxième, à seulement six



Juan Manuel Fangio aux commandes d'une Maserati 250F lors du Grand Prix de Buenos Aires, en 1957.

secondes de la Maserati de Stirling Moss qui dut ralentir, handicapée par un pneu arrière très usé.

Fangio comprit l'ampleur du sacrifice de Collins. « Ce geste m'a ému jusqu'aux larmes », déclara-t-il plus tard.

Nous pensons que Fangio était sincère dans ses propos, mais il avait tout de même oublié, un détail, ce n'était pas la première fois que Peters Collins lui cédait sa voiture ! Au grand Prix de Monaco, le 13 mai 1956, Peters Collins est en deuxième position, derrière Stirling Moss, alors que Fangio avait abandonné, suite à plusieurs sorties de pistes, notamment au virage du Casino, perdant de gros points au championnat du monde.

Et c'est Fangio qui demanda et imposa au directeur sportif de Ferrari de récupérer, non pas sa voiture qui était repartie loin avec Castellotti au volant, mais celle de Peters Collins qui occupait la deuxième position ! Il obtient gain de cause, malgré les réticences (justifiées) de Collins et terminera deuxième de la course, marquant de très précieux points. Soyons clairs, ce système était autorisé à l'époque, donc, le règlement était respecté, mais du côté de l'esprit de course, c'est une autre histoire... C'est comme-ci, de nos jours, Verstappen cassait sa voiture et l'on demandait à Perez de rentrer au stand et de donner son volant à son coéquipier ! Heureusement, ce règlement n'existe plus...

Collins, âgé de seulement 24 ans, pensait qu'il aurait d'autres opportunités. Moins de deux ans plus tard, il fut tué lorsque sa Ferrari sortit de piste sur le dangereux Nürburgring. ● O. C.





Philippe Bianchi, Franck Lagorce
et Paul Belmondo nous présentent cet événement
unique constitue un défi incroyable et unique au
monde au profit de l'Association Jules Bianchi.

LE MARATHON DU KARTING JULES BIANCHI

La 9^e édition de cet événement aura lieu au Circuit Paul Ricard du 6 au 8 septembre 2024 avec des invités prestigieux comme Claudio Capéo, Tomer Sisley, Arnaud Tsamere, Guillaume Pley, Gérard Holtz, Catherine Davydenko, Stéphane Blancafort et Benjamin Biolay, Paul et Victor Belmondo, Richard Virenque, Théo Cosset, Alexandre Debanne....

Dans la Grèce antique, l'épreuve reine des jeux olympiques était le Marathon de course à pied 42 Km195. Le concept déposé par Bianchi Lagorce Events, vous permet de vous mettre au défi et de participer à la course la plus longue et difficile au Monde dans une catégorie sport mécanique. En réalisant non pas 42Km195, en karting, mais bien 42 heures 19 minutes et 50 secondes. Philippe Bianchi a déjà réalisé 7 éditions à partir de 2002 sur le circuit de Brignoles avec la présence de très grands pilotes aujourd'hui encore au plus haut niveau. Jules et Tom Bianchi associés à l'époque à Charles et Arthur Leclerc, Lorenzo Tolotta, Norman Nato, ainsi que bien d'autres gardent un souvenir unique de cette épreuve restant exclusive dans le dépassement de soi même.

35 KARTINGS EN PISTE

Chaque pilote est pesé avant de prendre la piste. Chaque arrêt au stand dure 2 minutes minimum. Les kartings (Karting 270 cc Thermique).

Vitesse 90 Km/h sont neufs et changés à chaque relais. Un nombre de relais minimum est imposé, afin que tout le monde puisse avoir un maximum d'équité sur la durée de la course. Pas de licence obligatoire et âge minimum de 15 ans.

Cette course relais par équipe de 5 à 20 pilotes, pendant 42 heures, 19 minutes et 50 secondes, se déroulera au karting du Circuit Paul Ricard. Que vous soyez entre amis, en famille ou avec votre entreprise, l'événement reste ouvert à tous ceux qui pensent être capables de relever le défi.





Le tandem composé de Philippe Bianchi, père du regretté pilote de F1, et l'ancien pilote Franck Lagorce, nous présente le 9^e Marathon de Karting Jules Bianchi début septembre sur le circuit Paul-Ricard.

Présentez-nous l'événement ?

Philippe Bianchi : C'est une longue histoire et une aventure initiée en 2002, quand j'avais le circuit de Brignol. Différentes épreuves de courses de 4h, 6h, 24h avaient lieu et j'ai pensé qu'il serait bon d'organiser quelque chose de plus fou. J'avais en exemple, à l'époque, le marathon de course à pied de 42 kms 195 et j'ai lancé, alors, le marathon de karting de 42 heures 19 minutes 50 secondes que nous avons programmé sept fois, jusqu'en 2009, à Brignol. Nombreux sont ceux qui y ont participé : Mon fils Jules, mon autre fils Tom, Charles Leclerc, son petit frère Arthur, le grand frère de Charles mais aussi Norman Nato. Tous étaient très jeunes. Du beau monde se retrouvaient pour rouler sur le circuit.

Avec Franck Lagorce, on avait décidé de créer une boîte d'événementiel et de proposer des manifestations un peu comme celles qu'il avait déjà mises en place à Saint-Raphaël avec du karting électrique. Je pensais toujours à ce marathon et, un jour, Charles Leclerc que je rencontre, me fait part de son envie de retrouver le marathon de son enfance. Il en gardait d'incroyables souvenirs.

Je lui réponds qu'avec Franck nous y pensions, que nous avions cela en tête. Mais, aussi, qu'il faudrait qu'il soit présent en tant que parrain de l'association Jules Bianchi pour parrainer ce marathon de karting. C'est ainsi que nous avons relancé le marathon et choisis de le faire sur le circuit Paul Ricard. Auparavant, notre association était une organisation de copains. Aujourd'hui, sur ce circuit, celle-ci atteint un tout autre niveau. Franck et moi nous sommes très complémentaires et nous réussissons à faire de belles choses ensemble.

Franck Lagorce : La genèse de cette histoire, c'est celle de Philippe Bianchi avec Jules, Charles et Tom. Alors, lorsque Philippe m'a parlé de ce marathon, je me suis tout de suite dit qu'avec ma société d'événementiel je pouvais l'accompagner. Ce projet, je l'ai vu, lui tenait vraiment à cœur. Il a eu cette chance d'agir à Brignol, sur un circuit qui était vraiment le sien. Le contexte était très différent. Il fallait, cette fois, dynamiser et professionnaliser le marathon. C'était important pour lui vis-à-vis de Jules... Nous sommes les seuls aujourd'hui à monter un ensemble de courses de karting en ville avec autant de panache et, cela, dans un

>>>



Philippe Bianchi et Franck Lagorce entourent Charles Leclerc présent à l'événement en 2023.



Cette année, une web TV sur YouTube sera dans les stands en direct. Anthony Drevet et Marie Caizz se relayeront avec une caméra afin de faire vivre l'événement.

>>> contexte financier et politique difficile. Le marathon plaît et va perdurer car il intéresse beaucoup de gens. Il est en effet unique au monde. Et puis, au-delà de notre amitié de plus de vingt ans et de l'histoire de Jules qui nous réunit, nous avons envie de relever le défi que représente un tel concept.

Techniquement, quels ont été les changements ?

Philippe Bianchi : Nous utilisons tous les ans des karts neufs, que nous revendons à l'issue de la manifestation. Aujourd'hui (ce n'était pas le cas en 2002) nous avons la chance de pouvoir les lester et tout le monde est à égalité. Les équipages choisissent leur catégorie en fonction de leur poids : 240 kg minimum ou 270 kg. À chaque relais, ceux-ci changent de kart - celui-ci peut-être moins performant - et repartent systématiquement avec un plein d'essence à bord. On pèse le kart sur une balance au moment où il sort des stands. L'équité est ainsi assurée sur la piste. L'année dernière, au bout de 42 heures 19 minutes 50 secondes, il n'y avait que 20 secondes d'écart entre le premier kart et le deuxième. Une bagarre avant de franchir la ligne d'arrivée !

Le pilote change aussi, et le relais se fait toutes les heures. Le but n'est pas de faire gagner des pilotes professionnels, ni des karts d'élite : c'est du kart « open ». Mais ceci dit, le niveau est assez extraordinaire ! Et, ce qui est génial, c'est que des gens qui n'en avaient jamais fait découvrent le karting dans ces bonnes conditions. Ils se font énormément plaisir et ils progressent vite car les équipages comptent entre cinq à vingt pilotes qui se relaient. Mais je peux vous dire que ça roule très fort ! C'est une vraie compétition internationale. En effet, des équipes jouent « la gagne » et engagent des karts. L'essentiel, en vérité, c'est de vivre ce moment. Il m'arrive de recroiser des personnes qui avaient eu l'occasion de participer et qui vous disent : « je l'ai fait, j'ai mon diplôme ». C'est une aventure humaine également pour tous ceux qui participent à l'organisation de ce marathon, tous doivent se tenir les coudes. les

commerciaux, d'ailleurs, finissent par se tutoyer. La cohésion des entreprises sollicitées est, bien sûr, très importante.

Franck Lagorce : Dans cette prestation, Philippe est le king du karting ! Moi, en quelque sorte, celui du parking : J'ai 55 personnes dans mon staff pour la réalisation de ce marathon et une vingtaine de bénévoles. Nous avons des commissaires de pistes qui continuent à faire vivre cette passion de l'automobile. On s'est rendu compte, en montant ce projet, que j'avais formé des pilotes, des stars qui sont à l'écran et dans les médias aujourd'hui. Philippe a côtoyé également beaucoup de monde. L'année dernière nous nous sommes énormément concentrés sur la réussite de l'aventure, sur la relance, et lorsque nous avons proposé ce marathon aux gens que nous connaissions par le biais du service de presse et d'Esther Marion, nous avons vu qu'il y avait un potentiel énorme. Quinze stars, sans compter les pilotes professionnels, nous rejoignent. Le plateau s'avère énorme : nous avons réussi à croiser nos relations et à faire comprendre qu'il s'agissait d'un véritable défi. En mémoire de Jules. Il était rapide sur la piste, spectaculaire mais aussi très respectueux des autres. Les gens arrivent pour faire du kart avec ce genre de valeur et c'est capitale. À l'issue de notre marathon, nous reversons une somme à l'association Jules Bianchi et une à l'Hôpital L'Archet de Nice. Ces actions nous motivent et font revivre le nom de Jules. Les pilotes viennent pour l'association, sans avoir de cachet, juste pour passer un mémorable moment. Certaines personnalité comme Benjamin Biolay - qui d'ailleurs a fait un titre évoquant une automobile - ont répondu présentes. Mon ami Tomer Sisley a réagi également tout de suite positivement. Et nous aurons d'autres noms connus. Charles Leclerc qui a travaillé sur Ferrari revient pour le plaisir.

Philippe Bianchi : Avec Franck, nous parvenons à mettre une bonne ambiance, tout en restant sérieux. Nous gérons la totalité de l'événement du circuit Paul Ricard (chronométrage, bracelets de sécurité, chauffeurs, traiteurs etc.)

Propos recueillis par **Olivier Certain**

Nous avons demandé à Paul Belmondo, pourquoi il tenait à participer à cette 9^e édition du Marathon alors qu'il est en tournée pour la pièce Papasss de Nadège Meziat.

Vous avez choisi de participer au Marathon Jules Bianchi...

Paul Belmondo: J'étais disponible, mais la motivation principale, pour nous tous, c'est d'honorer la mémoire de Jules. Je suis donc ravi de participer à ce marathon et cela me fait plaisir, également, d'y retrouver des amis, d'anciens pilotes...

Votre carrière de pilote prestigieuse...

Oui, mais là je dois dire que même si j'ai roulé dans de très nombreuses disciplines, cela fait vingt ans que je ne suis pas monté sur un kart.

C'est un métier risqué ?

Ce n'est pas par goût du risque que je suis devenu pilote. J'ai très tôt été attiré par le monde de l'automobile. Enfant, déjà, cela me faisait rêver. Heureusement, aujourd'hui, le métier est davantage sécurisé même si, dès qu'il s'agit d'un sport de vitesse, le danger persiste.

Ce marathon s'annonce physique ?

Cela ne m'effraie pas. Le but est d'amener une pierre à l'édifice, de participer à l'aventure. J'ai derrière moi, de nombreuses courses automobiles : les 24 heures du Mans, le Trophée Andros, le Dakar... J'ai une certaine expérience alors, même s'il s'agit là d'une épreuve de kart et que celle-ci dure deux fois plus longtemps, je ne suis pas inquiet.

Paul Belmondo: "J'étais disponible, mais la motivation principale, pour nous tous, c'est d'honorer la mémoire de Jules."



Continuez-vous à rouler le reste de l'année ?

Non. Ma dernière course au Mans Classique date d'un an. J'aime toujours cela et reste passionné. Dès que l'occasion se présente, j'y vais. Cependant, je consacre mon temps, à présent, entre mes activités pour Eurosport où la Formule1 avec la FIA. Et le théâtre. Alors, je suis bien occupé !

Et pour ce marathon, vous serez en équipe ?

Oui, avec mon fils et d'autres... J'ai dit en plaisantant à Franck : « Dommage pour ceux que cela va pénaliser ! »

Et vous avez des projets côté théâtre ?

Je termine de jouer la pièce « Papasse » avec le Festival d'Automne. Nous interrompons les représentations le 13 septembre pour les reprendre en septembre 2025. Entre-temps, je reprends en septembre 2024 « Complètement Space ».

Propos recueillis par **Olivier Certain**



Philippe Bianchi, avec Charles Leclerc en 2023.

Photos Laurent Piccolino

Philippe Bianchi: "des équipes jouent « la gagne » et engagent des karts. L'essentiel, en vérité, c'est de vivre ce moment. Il m'arrive de recroiser des personnes qui avaient eu l'occasion de participer et qui vous disent : « je l'ai fait, j'ai mon diplôme ».

ASSOCIATION JULES BIANCHI

Une partie de l'engagement, sera reversée à l'association Jules Bianchi. Cette course sera organisée dans le même état d'esprit d'amitié, de respect, d'énergie positive et de compétition que Jules avait en lui, la sympathie et le dépassement de soi-même ajouté à la passion de ce sport. www.julesbianchi.fr



PASSION ET PATRIMOINE

L'AVAVA, GARDIENNE DES VOITURES ANCIENNES

L'Association Versaillaise des Amateurs de Voitures Anciennes (AVAVA) réunit des passionnés de véhicules d'époque. Fondée à Versailles, elle organise des rencontres, expositions et rallyes pour promouvoir le patrimoine automobile. Les membres échangent savoir-faire et restaurent des voitures anciennes, célébrant ainsi l'histoire et l'élégance des véhicules classiques. AVAVA est un incontournable pour les amateurs de voitures historiques

La 250 GT d'un passionné sous le soleil du Château de Versailles.





La Ferrari 328 GTS,
une belle voiture de
collection.



Les rendez-vous mensuels de l'AVAVA ou quand une
cathédrale baroco-classique du XVIIIe siècle dialogue avec
des carrosseries de légende à Versailles [78].

SPÉCIAL FERRARI • Vintage



Le premier dimanche de chaque mois, le rassemblement public s'effectue entre 9 h 30 et 12 h 30 sur la place de la Cathédrale Saint-Louis de Versailles. Le rassemblement est ouvert aux voitures jusqu'à l'année 1990. Le but est de faire aimer, admirer et voire de convaincre de futurs passionnés d'acquiescer un véhicule ancien.

L'Association Versaillaise des Amateurs de Voitures Anciennes (AVAVA) est une organisation dédiée à la préservation et à la célébration des véhicules d'époque. Fondée à Versailles, l'AVAVA rassemble des passionnés de voitures anciennes, leur offrant une plateforme pour partager leur amour des véhicules historiques et pour échanger des connaissances et des compétences en restauration et en entretien automobile.

Depuis sa création, l'AVAVA a su attirer un grand nombre de membres, chacun apportant sa propre expérience et sa propre collection de voitures anciennes. L'association organise régulièrement des événements qui permettent à ses membres de se rencontrer et de montrer leurs véhicules. Parmi ces événements, on trouve des expositions, des rallyes et des rencontres informelles, où les passionnés peuvent discuter de leur passion commune et admirer

les voitures exposées. Les expositions de l'AVAVA sont des événements majeurs qui attirent non seulement les membres de l'association, mais aussi le grand public. Ces expositions sont l'occasion de voir de près des véhicules rares et parfaitement restaurés, allant des premières automobiles du début du XXe siècle aux classiques des années 70 et 80. Chaque exposition est soigneusement organisée pour mettre en valeur l'histoire et l'évolution de l'automobile, avec des panneaux d'information et des guides pour expliquer les caractéristiques uniques de chaque véhicule.

Les rallyes organisés par l'AVAVA sont également très populaires. Ces événements permettent aux membres de prendre la route avec leurs voitures anciennes, parcourant des itinéraires pittoresques autour de Versailles et au-delà. Les rallyes sont non seulement une occasion de profiter de la conduite de ces véhicules exceptionnels, mais aussi de



L'Association Versaillaise des Amateurs de Voitures Anciennes est bien plus qu'un simple club de voitures. C'est une communauté de passionnés dévoués à la préservation et à la célébration des véhicules d'époque, unie par un amour commun pour l'automobile et une volonté de partager cette passion avec les autres.

créer des liens entre les membres de l'association. Chaque rallye est soigneusement planifié pour offrir une expérience de conduite agréable et sécurisée, avec des arrêts dans des lieux d'intérêt et des repas conviviaux.

En plus des événements publics, l'AVAVA organise des ateliers et des sessions de formation pour ses membres. Ces sessions couvrent une variété de sujets liés à la restauration et à l'entretien des voitures anciennes, de la réparation mécanique à la recherche de pièces rares. Les membres plus expérimentés partagent leurs connaissances et leur expertise avec ceux qui débutent dans le monde des voitures anciennes, créant ainsi une communauté de passionnés dévoués à la préservation de ce patrimoine automobile.

L'AVAVA joue également un rôle important dans la défense et la promotion des intérêts des propriétaires de voitures anciennes. L'association travaille en étroite

collaboration avec les autorités locales et les organisations nationales pour s'assurer que les lois et les règlements prennent en compte les besoins spécifiques des amateurs de voitures anciennes. Grâce à ces efforts, l'AVAVA contribue à la préservation de l'histoire automobile et à la reconnaissance de la valeur culturelle et historique des véhicules anciens.

La convivialité et la passion sont au cœur de l'AVAVA. L'association ne se contente pas de réunir des voitures anciennes, elle crée également un environnement chaleureux et accueillant où les membres peuvent partager leur amour de l'automobile. Les événements sociaux, tels que les dîners et les pique-niques, permettent aux membres de se connaître et de tisser des liens d'amitié, renforçant ainsi le sentiment de communauté au sein de l'association.

Marc-André Le Morvan

Plus d'information <http://voituresanciennes78.over-blog.com>



FERRARI INAUGURERA **SA PREMIÈRE VOITURE ÉLECTRIQUE EN 2026**

Après avoir franchi une première étape significative en introduisant l'hybride sur ses modèles SF90 Stradale et 296 GTB, puis en lançant audacieusement son premier SUV avec le Purosangue, Ferrari se prépare à écrire en 2025 un nouveau chapitre crucial de son histoire en dévoilant sa première supercar entièrement électrique.

Ferrari a récemment dévoilé un bâtiment de 42 500 mètres carrés à son siège de Maranello, marquant une étape majeure dans son expansion. Ce nouveau site, baptisé Ferrari e-building, est dédié à la production de voitures à combustion, hybrides et 100 % électriques. La première voiture électrique de Ferrari sera présentée fin 2025, avec un début de production prévu pour 2026.



Le E-Building de Ferrari a une superficie totale de 42500 m² sur quatre étages.



En plus des travailleurs humains, Ferrari utilisera également des « robots anthropomorphes » dans la nouvelle chaîne de production. Les postes de travail sont « reconfigurables et très ergonomiques », équipés de « crochets d'accoudoirs multi-réglables ».

La cérémonie d'inauguration a eu lieu le vendredi 21 juin 2024, et la production de véhicules a débuté officiellement le lundi 24 juin. Les premiers modèles produits incluent la Purosangue et la SF90, dans le cadre d'une phase pilote. Ferrari a investi 200 millions d'euros dans ce projet, dont une grande partie a déjà été amortie. Lors de l'inauguration, des partenaires, investisseurs, politiciens et journalistes ont eu la chance de découvrir le bâtiment de l'intérieur. Voici les détails sur ce que l'on peut attendre de ce nouveau site.

Le Ferrari e-building est un complexe multi-étages conçu pour maximiser la flexibilité de production. Capable de produire une gamme complète de groupes motopropulseurs, il permet également la fabrication de voitures entièrement électriques pour la première fois dans l'histoire de Ferrari. Le bâtiment comprend des stations pour l'assemblage automatisé des moteurs électriques, des composants de transmission et des tests de qualité pour les essieux électriques.

Situé à l'extrémité nord du campus de Ferrari à Maranello, ce bâtiment marque la première expansion majeure du site depuis plusieurs années. Ferrari a acquis de nouveaux terrains pour cette extension, ajoutant un espace significatif à son siège.

Lorsque la production atteindra sa pleine capacité,

environ 300 personnes travailleront dans le nouveau bâtiment, rejoignant les 5000 employés déjà présents à Maranello. Le site est équipé de technologies de pointe, telles que la connectivité à bande ultra-large, permettant un suivi précis des outils et équipements.

Le Ferrari e-building a été conçu par l'architecte italien Mario Cucinella. Il met l'accent sur l'énergie, l'évolution et l'environnement, selon Benedetto Vigna, PDG de Ferrari. Le site est équipé de 3000 panneaux solaires et de systèmes de récupération des eaux de pluie, contribuant à l'objectif de neutralité carbone de Ferrari d'ici la fin de la décennie.

La construction de ce bâtiment vise à offrir une flexibilité accrue, avec une capacité de production adaptée à une gamme variée de modèles. Vigna a souligné que cette flexibilité permettrait à Ferrari de s'adapter aux évolutions du marché, y compris le développement de carburants neutres en carbone.

Le Ferrari e-building représente une avancée significative pour Ferrari, alliant flexibilité de production et innovation technologique. Ce site moderne permettra à Ferrari de continuer à proposer des véhicules haut de gamme tout en respectant des normes environnementales strictes. Les passionnés de la marque peuvent s'attendre à des modèles encore plus diversifiés et performants dans les années à venir, grâce à cette nouvelle infrastructure de pointe. ● I. G.

FERRARI / RÉSULTATS FINANCIERS ÉCLATANTS

Dans son récent rapport financier, Ferrari a confirmé sa solide performance économique. Entre avril et juin 2024, le constructeur de Maranello a vendu 3 484 nouveaux véhicules, enregistrant une augmentation de 2,7 %.

Cette croissance a été accompagnée d'une hausse de 24 % du bénéfice net ajusté. En conséquence, Ferrari a révisé à la hausse ses objectifs pour la fin de l'année 2024, visant désormais un chiffre d'affaires supérieur à 6,55 milliards d'euros, contre une prévision précédente de 6,4 milliards d'euros.

SUCCÈS DES NOUVEAUX MODÈLES ET PERSONNALISATION

Le PDG Benedetto Vigna a expliqué lors d'une conférence avec les analystes que l'accueil enthousiaste réservé aux derniers modèles de la marque, la 12 Cilindri et la 12 Cilindri Spider, a contribué à remplir « un carnet de commandes solide qui couvre une bonne partie de l'année 2026 ». Il a également noté une demande croissante pour la personnalisation des véhicules, un service qui semble attirer de plus en plus de clients.

PERFORMANCES RÉGIONALES

En analysant les performances par région, Ferrari a particulièrement brillé sur le continent américain avec une augmentation de 13 % des livraisons. Toutefois, la zone Europe-Moyen-Orient-Afrique reste le principal marché de Ferrari au deuxième trimestre 2024, avec 1 655 véhicules livrés. Les ventes ont été principalement tirées par le succès du SUV Purosangue, de la Roma Spider et de la 296 GTS.

En revanche, Ferrari a rencontré des difficultés dans la région « Chine-Hong Kong-Taïwan », où les livraisons ont chuté de 18 % au cours du

deuxième trimestre 2024. Cette baisse contraste avec les performances globales positives de la marque dans d'autres régions.

La stratégie de Ferrari, qui mise sur l'innovation et la personnalisation, semble porter ses fruits, comme en témoignent les résultats financiers du deuxième trimestre 2024. Avec des ventes en hausse et un carnet de commandes bien rempli, le constructeur italien est en bonne voie pour atteindre ses nouveaux objectifs financiers. Les défis sur certains marchés asiatiques restent néanmoins une préoccupation à surveiller pour les trimestres à venir. ● I. G.

Le constructeur automobile italien Ferrari vient de publier des résultats financiers en forte progression pour la période allant d'avril à juin 2024.



sur le site
groupe-entreprendre.com



Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☐ ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre, 53, rue du Chemin vert, 92100 Boulogne Billancourt.

signature :





SPÉCIAL FERRARI • Vintage

LaFerrari

La superstar !



LE MEILLEUR DE LA PRESSE

Profitez de nos conditions d'abonnement à prix réduits



Groupe média indépendant fondé en 1984 à partir du magazine *Entreprendre*, et qui développe une gamme de magazines à forte affinité.

chez votre marchand de journaux ou sur groupe-entreprendre.shop

ÉCONOMIE

- ☐ Entreprendre
- ☐ C'est votre argent !

PASSION

- ☐ Spécial Chats
- ☐ Spécial chiens
- ☐ Pêche magazine
- ☐ Chasse magazine
- ☐ France Patrimoine

AUTO

- ☐ L'essentiel de l'auto
- ☐ Auto magazine
- ☐ Automobile Verte
- ☐ Auto revue Alpine
- ☐ L'essentiel Ferrari
- ☐ L'essentiel Porsche
- ☐ L'essentiel du Drone

CULTURE/INFORMATION

- ☐ Science Magazine
- ☐ L'Essentiel de la science
- ☐ OVNIS magazine
- ☐ Spécial Paranormal
- ☐ Question de Philo

FÉMININ SANTÉ PSYCHO

- ☐ Féminin Psycho
- ☐ Santé Revue
- ☐ Santé Info
- ☐ Féminin Senior
- ☐ Santé revue seniors
- ☐ Féminin seniors santé
- ☐ Le magazine des femmes

Votre Beauté

- ☐ Journal de France
- ☐ Intimité
- ☐ Intimité Dimanche
- ☐ Spécial Dernière
- ☐ Paris Confidences
- ☐ Crimes magazine
- ☐ Spécial Police
- ☐ Histoires vérité
- ☐ Souvenirs souvenirs
- ☐ Johnny magazine
- ☐ Reines & Rois
- ☐ Royauté

SPORT

- ☐ Le Foot (mensuel)
- ☐ Le Foot magazine
- ☐ Rugby magazine
- ☐ France Basket
- ☐ Le Sport (spécial)
- ☐ Auto sport magazine

MAISON & DÉCO-JARDIN

- ☐ Maison Décoration
- ☐ Maison campagne & jardin
- ☐ Jardiner
- ☐ Info jardin
- ☐ Potager pratique
- ☐ Potager bio de saison

VIE PRATIQUE

- ☐ Stop Arnaques

8 n° 83 €

12 n° 57 €

8 n° 25 €

8 n° 19 €

8 n° 19 €

8 n° 19 €

8 n° 13 €

8 n° 18 €

8 n° 26 €

8 n° 37 €

8 n° 51 €

8 n° 44 €

8 n° 80 €

12 n° 37 €

8 n° 38 €

8 n° 42 €

8 n° 44 €

8 n° 44 €

8 n° 108 €

8 n° 62 €

8 n° 44 €

8 n° 31 €

8 n° 96 €

8 n° 80 €

8 n° 38 €

8 n° 31 €

Profitez de notre offre !

☐ **Oui**, je m'abonne au(x) magazine(s) suivant(s) :

Magazine 1 : €
Magazine 2 : €
Magazine 3 : €

Total de ma commande : €

Nom Date de naissance

Prénom Adresse

Code postal Ville

Courriel [.....]

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Groupe Entreprendre par :

☐ chèque bancaire ou postal

☐ carte bleue Visa

n° [.....]

Expire le [.....]

Important, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire : [.....]

(Entreprendre est coté en bourse sur Euronext Paris - code ALENR)

80 magazines à découvrir sur groupe-entreprendre.shop

Entreprendre SA

Bulletin d'abonnement ci-dessus à renvoyer accompagné de votre règlement à :

53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex

Vous pouvez aussi nous renvoyer votre bulletin par courriel : serviceabonnement@groupe-entreprendre.fr (paiement par carte bancaire)

Tarifs France Métropolitaine, étranger et Dom-Tom + 2€ par revue servie

** Photo non contractuelle dans la limite des stocks disponibles. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

INVESTIR EN BOURSE

Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 80 magazines publiés en kiosques, est coté sur Euronext Paris (code ALENR). Participez à son développement.

20% à 40%
d'économie sur le prix d'abonnement

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT