

L'ESSENTIEL **FERRARI**



*L'ÂME DE
LA PERFORMANCE*

LÉGENDE DE LA VITESSE ET DU LUXE



En kiosques



L'essentiel de
L'auto

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

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 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€)
- ☐ Auto Sport magazine (Je reçois 8 numéros pour 108€ au lieu de 135€)
- ☐ L'essentiel du Drone (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)

**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

[illegible]

LE QUOTIDIEN DU SPORT

Signature obligatoire

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

Adresse : **Code Postal :** **Ville :**

Courriel :

DEVENEZ ACTIONNAIRE

Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 60 magazines publiés en kiosques, est coté sur Euronext Paris (code ALNR). 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.

Édité par Entreprendre

53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
groupe-entreprendre.shop
Tél.: 01 46 10 21 21

Directrice de la publication et de la rédaction:

Émeline Santerre

e.santerre@groupe-entreprendre.fr

Secrétaire générale des rédactions:

Isabelle Jouanneau - Tél.: 01 46 10 21 21

i.jouanneau@groupe-entreprendre.fr

RÉDACTION

53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt
Cedex. Tél.: 01 46 10 21 21

Rédaction déléguée:

SNG médias, 38-42 rue Gallieni 92600 Asnières/Seine.
Ont participé: Olivier Certain, Saadia Habibi, Carole Van Hille,
Ilies Gourri, Étienne Tourniaire, Philippe Miot, Anne Florin,
Darcy Levezu

ADMINISTRATION**Comptables:**

Mélanie Dubuget - Tél.: 01 46 10 21 28

m.dubuget@groupe-entreprendre.fr

Alizée Dufraisse - Tél.: 01 46 10 21 03

a.dufraisse@groupe-entreprendre.fr

PUBLICITE & PARTENARIATS

publicite@groupe-entreprendre.fr
partenariat@groupe-entreprendre.fr
contact@groupe-entreprendre.fr

FABRICATION

Impression: Mordacq

Papier LWC Couché brillant 60g Charisma
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

L'ESSENTIEL FERRARI est édité par Entreprendre S.A.

au capital de 246 617.28€

RCS NANTERRE 403 216 617.

SIRET: 403 216 617 000 23 - NAF: 5814Z SA

53 rue du Chemin Vert 92100 Boulogne-Billancourt

Tél.: 01.46.10.21.21 - Fax: 01.46.10.21.221

Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés
dans *L'Essentiel Ferrari* 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: 3002-3564 - Dépôt légal à parution

Avertissement: L'éditeur se réserve la possibilité de republier
certaines enquêtes ou reportages des titres Entreprendre.

DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR

À lire sur groupe-entreprendre.shop

ÉCONOMIE: Entreprendre, Placements, C'est votre argent !.

PEOPLE: Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche,
Spécial Dernière, Paris confidences, Enquêtes magazine, Crimes
magazine, Spécial 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, L'essentiel du Drone.

SPORT: Le Foot, 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, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de
saison.

CENTRES D'INTÉRÊTS: Spécial Chats, Spécial Chiens, Spécial
Animaux, Stop Arnaques, 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 plus de 70
magazines publiés en kiosques, est coté sur Euronext Paris
(code ALENR).

Participez à son développement.

groupe-entreprendre.shop

LE QUOTIDIEN DU SPORT

Entreprendre

SOMMAIRE

ACTU**04 SHOPPING**

Style & design



04

08 Ferrari 812 spéciale

La nouvelle bombe de 830 ch !

PASSION**12** Une ferrari se mérite ...et il ne suffit pas d'être riche pour l'acheter**FORMULE 1****18** Hamilton chez ferrari, 24 Grands Prix et un calendrier plus fluide**ZOOM SUR****20** SF90 Stradale, la nouvelle supercar de production en série**DÉCOUVERTE****24** Ferrari Purosangue, le premier SUV familial de la marque

24

PAGE ABONNEMENT P.31

LÉGENDE**36** Ferrari F512M**PININFARINA****38** Ferrari P4/5, American dream

38

COLLECTOR**44** Ferrari Roma

La dolce vita, une élégance intemporelle

GENÈSE FERRARI**48** Petite histoire de Ferrari**52** Enzo Ferrari, à toute vitesse**RENCONTRE****62** Michel Delloye

et Jacques-Olivier Larant

Les Hôteliers impertinents : « Créer des lieux uniques à fortes identité »

TENDANCE**64** Les vins Rouge Clair en font voir de toutes les couleurs**STORY****66** Tout a commencé par un croquis

STYLE & DESIGN



VESTE OFFICIELLE SCUDERIA FERRARI 2024 : L'ESSENCE DE LA FORMULE 1 EN ROUGE ET JAUNE

Veste officielle de l'équipe Scuderia Ferrari, arborant fièrement les couleurs rouge et jaune emblématiques, avec les logos de partenaires tels que Shell, Santander et Ceva Logistics. Conçue par Puma, cette veste incarne l'esprit de la Formule 1, alliant style et performance pour les fans et membres de l'équipe. store.ferrari.com

PUMA FAST-R NITRO ELITE : LA RÉVOLUTION DU RUNNING

La Puma Fast-R NITRO Elite, fusionnant performance et style avec sa semelle intermédiaire innovante et ses couleurs vives. Conçue pour les coureurs exigeants, cette chaussure offre un amorti réactif et un retour d'énergie exceptionnel, propulsant chaque foulée. store.ferrari.com



WHAT'S NEW



CASQUETTE OFFICIELLE FERRARI CARLOS SAINZ : L'AUDACE ESPAGNOLE

Casquette officielle de la Scuderia Ferrari dédiée à Carlos Sainz, avec son numéro 55 brodé en jaune sur une base rouge vibrante. Conçue pour les fans de la Formule 1, cette casquette arbore fièrement le logo Ferrari et le sponsor Santander, alliant style et passion pour les courses. store.ferrari.com



GANTS EN DAIM FERRARI : L'ÉLÉGANCE AU VOLANT

Gants en daim rouge Ferrari, symbole de luxe et de performance, conçus pour offrir une prise en main optimale et un confort supérieur lors de la conduite. Dotés du célèbre logo Ferrari, ces gants allient style et fonctionnalité pour les passionnés de l'automobile. store.ferrari.com



PARAPLUIE FERRARI : L'ÉLÉGANCE ROUGE SOUS LA PLUIE

Parapluie Ferrari en rouge classique, offrant une protection élégante contre les intempéries tout en affichant discrètement le légendaire logo au cheval cabré. Parfait pour les passionnés de la marque, ce parapluie allie style et fonctionnalité.



SAC À DOS FERRARI : L'ÉLÉGANCE DISCRÈTE EN NOIR

Sac à dos Ferrari en noir mat, conçu pour les amateurs de la marque recherchant à la fois discrétion et style. Avec son design minimaliste et son logo subtil, ce sac à dos offre une fonctionnalité pratique tout en reflétant le prestige de Ferrari. store.ferrari.com



CHAUSSURES DE COURSE FERRARI PAR PUMA

Chaussures de course Ferrari par Puma, conçues pour offrir un maximum de performance et de confort, avec un design inspiré de la course automobile.

store.ferrari.com



POLO FERRARI BLEU MARINE : L'ÉLÉGANCE INTÉMPIRELLÉ

Polo en coton bleu marine signé Ferrari, alliant sobriété et raffinement avec son logo discret. Un classique intemporel pour les passionnés de la marque. store.ferrari.com



LUNETTES DE SOLEIL FERRARI OR

Lunettes de soleil dorées Ferrari, offrant une protection UV avec un style distinctif et luxueux. store.ferrari.com



CEINTURE FERRARI EN NYLON JAUNE

Ceinture Ferrari en nylon jaune vif, arborant fièrement le nom de la marque, idéale pour ajouter une touche sportive à votre tenue.

store.ferrari.com



MOCASSINS FERRARI EN CUIR ROUGE :

Mocassins en cuir rouge Ferrari, conçus pour les amateurs de conduite sportive, alliant confort et élégance. store.ferrari.com



CASQUETTE FERRARI EN CUIR MARRON

Casquette en cuir marron de Ferrari, offrant un mélange parfait de luxe et de style pour les passionnés de la marque.

store.ferrari.com



SYMPA LA GLACE DE CHARLES LECLERC

LEC est la concrétisation de la vision de Charles Leclerc, grand amateur de glaces, mais aussi très attaché à sa forme physique et à son alimentation. Son désir ? Une glace sans compromis entre goût et légèreté, pour pouvoir céder plus souvent à la tentation. Ce défi, il l'a partagé avec ses amis, Federico Grom et Guido Martinetti, les fondateurs de la marque iconique Grom, et Nicolas Todt, qui est également son manager.

Ensemble, ils se sont lancés dans l'aventure et ont imaginé une crème glacée inédite. De tests en recettes est ainsi née LEC, un clin d'œil à l'éponyme « Leclerc ».

FERRARI

812 SPÉCIALE



LA RUMEUR NE CESSAIT D'ENFLER, RENDANT FOUS TOUS LES PASSIONNÉS DE FERRARI... EN MAI DERNIER, LA NOUVELLE 812 « VERSION SPÉCIALE » A VU LE JOUR ! RETOUR SUR UNE BOMBE QUI PASSIONNE DÉJÀ LES FOULES, CAR ELLE EST DOTÉE D'UNE SACRÉE ÉVOLUTION SOUS LE CAPOT QUI VA RAVIR LES AMATEURS DE SENSATIONS FORTES. AVEC UN V12 ATMOSPHERIQUE DE 830 CHEVAUX À 9 500 TOURS/MINUTE, NUL DOUTE QUE LES PASSIONNÉS DES VÉHICULES DE LA MARQUE ITALIENNE VONT ÊTRE AUX ANGES.



*La nouvelle bombe
de 830 ch !*

La Ferrari 812 « Spéciale » vient de naître, et elle a déjà tout d'une grande. Si belle, si puissante. Pour l'occasion, la marque n'a pas fait dans la demi-mesure : vraiment pas le genre de la maison. Il faut dire que ses codes sont les mêmes que la 812 Superfast, alors forcément : il y a de quoi trembler rien qu'en évoquant son nom ! D'ailleurs, en un rugissement de moteur, vous saurez que c'est elle. Impossible de faire dans la discrétion.

LE PLUS PUISSANT DES BLOCS DE CHEZ FERRARI

Sous le capot avant, on retrouve un V12 atmosphérique, déjà surpuissant, qui a été dopé grâce à une cure de vitamines. Avec un bloc poussé à 830 ch, et ce sans l'aide d'un turbo ou d'un électromoteur (à titre de comparaison la « classique » 812 Superfast est à 800 ch) ! Du jamais vu du côté de la marque au cheval cabré. Grâce à cette super-évolution, le V12 6.5 devient le moteur de

série le plus puissant développé par Ferrari dans toute l'histoire de la marque. Une nouvelle page de l'histoire s'ouvre donc, avec ce régime moteur qui passe à 500 tr/min.

Ce seuil de puissance a pu être atteint grâce à de nombreuses solutions techniques innovantes. Des matériaux hauts de gamme, une refonte de nombreux composants clés du moteur, un nouveau mécanisme de distribution...

Le modèle présentera également la version 7.0 du Side Slip Control : une exclu qui séduira les aficionados de la marque.

VITESSE ET LÉGÈRETÉ

Avec cette « Spéciale », la firme italienne donne le ton et annonce l'utilisation massive de fibre de carbone. Toujours dans un but bien précis : alléger au maximum l'auto. Ainsi, la lunette arrière n'est plus en verre. L'ère est terminée ! Elle est remplacée par une structure en aluminium inédite, qui intègre









des « générateurs de vortex », qui servent l'aérodynamique.

Pour l'occasion, hors de question de faire semblant. Oui, c'est une spéciale, et c'est pourquoi elle doit comporter des nouveautés. Ainsi, de nombreux éléments de carrosserie ont également été redessinés, comme les prises d'air, le diffuseur arrière ou l'échappement.

BIENVENUE À BORD !

Côté habitacle, la nouvelle déclinaison de la 812 n'a rien de surprenant au premier abord. Quand on monte à son bord, on a cette sensation de familiarité. Ce sentiment d'être à la maison, ou d'être déjà passé par ici. Et pour cause : l'intérieur est calqué sur celui de la Superfast. Le petit changement ? Des sièges

baquets dotés d'une sellerie spécifique.

En clair ? L'intérieur rappelle la Superfast, en conservant notamment les mêmes interfaces, tableau de bord et les panneaux de portes. Combiné à l'introduction du thème H-Gate sur le tunnel, ce savant mélange donne au cockpit un look plus sportif et moderne, bien dans l'esprit « compétition » propre à la marque.

D'un point de vue aérodynamique, les têtes chercheuses de Maranello sont allées loin ! Physiquement parlant, cette nouvelle série spéciale va adopter une allure bien plus compacte que sa grande sœur, même si elles partagent la même silhouette. Notez que l'aileron arrière se veut aussi plus haut et imposant.

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.

A 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

>>>



>>> 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 construirons 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.

Formule 1 2025

Hamilton chez Ferrari, 24 Grands Prix et un calendrier plus fluide



La 76e édition du championnat du monde de Formule 1 s'annonce intense et palpitante. Avec le retour de l'Australie en manche d'ouverture et un calendrier toujours aussi chargé de 24 courses, la saison 2025 voit également l'arrivée de Lewis Hamilton chez Ferrari, aux côtés de Charles Leclerc. La FIA promet une meilleure cohérence géographique, et six courses sprint rythmeront cette année marquée par des triple headers et une distribution optimisée des Grands Prix sur le globe.

Le championnat du monde de Formule 1 2025 marque la 76e édition de la compétition. Cette saison, composée de 24 Grands Prix, débutera le 16 mars et se terminera le 7 décembre, égalant ainsi le record de la saison précédente. Le calendrier reste presque inchangé, à l'exception de l'Australie, qui retrouve sa place de manche inaugurale. Le mercato 2025 est animé par le transfert du septuple champion Lewis Hamilton chez Ferrari, où il formera un duo de choc avec Charles Leclerc, en remplacement de Carlos Sainz Jr. Ce dernier rejoint

Williams aux côtés d'Alexander Albon. Trois autres équipes conservent leurs duos de pilotes : Lando Norris et Oscar Piastri chez McLaren, Fernando Alonso et Lance Stroll pour Aston Martin, ainsi que Max Verstappen et Sergio Pérez chez Red Bull. George Russell et Pierre Gasly poursuivent avec Mercedes et Alpine respectivement, tandis que Racing Bulls garde Yuki Tsunoda et Nico Hülkenberg rejoint le projet Audi chez Sauber. Deux sièges restent à pourvoir après les signatures d'Oliver Bearman et d'Esteban Ocon chez Haas, et le recrutement d'Andrea Kimi Antonelli chez Mercedes pour succéder à Hamilton.

LE CALENDRIER DES GRANDS PRIX 2025

Le 12 avril 2024, la FIA et la Formule 1 publient le calendrier de la saison 2025, qui conserve 24 courses. Melbourne reprend son rôle d'ouverture de la saison avec le Grand Prix d'Australie, qu'elle tenait entre 1996 et 2019 avant les annulations dues à la pandémie. Le Japon, en troisième manche, se déroulera à nouveau au printemps, coïncidant avec la période des cerisiers en fleurs. La F1 poursuit ses efforts pour une meilleure « cohérence géographique » et une réduction des



Le calendrier officiel de la saison 2025 de Formule 1 a été dévoilé ce vendredi 12 avril, avec un total de 24 courses reconduites par rapport à la saison précédente. Aucun nouveau Grand Prix n'a été ajouté et aucune course existante n'a été supprimée, mais des ajustements dans l'ordre des épreuves ont été effectués pour améliorer la régionalisation du calendrier, dans un souci de logistique.

Le calendrier complet de la saison 2025 de F1

1. Australie (Melbourne, 14-16 mars)
2. Chine (Shanghai, 21-23 mars)
3. Japon (Suzuka, 4-6 avril)
4. Bahreïn (Sakhir, 11-13 avril)
5. Arabie saoudite (Jeddah, 18-20 avril)
6. États-Unis (Miami, 2-4 mai)
7. Italie (Imola, 16-18 mai)
8. Monaco (Monaco, 23-25)
9. Espagne (Barcelone, 30-1 ^{er} juin)
10. Canada (Montréal, 13-15 juin)
11. Autriche (Spielberg, 27-29 juin)
12. Royaume-Uni (Silverstone, 4-6 juillet)
13. Belgique (Spa, 25-27 juillet)
14. Hongrie (Budapest, 1 ^{er} -3 août)
15. Pays-Bas (Zandvoort, 29-31 août)
16. Italie (Monza, 5-7 septembre)
17. Azerbaïdjan (Bakou, 19-21 septembre)
18. Singapour (Singapour, 3-5 octobre)
19. États-Unis (Austin, 17-19 octobre)
20. Mexique (Mexico City, 24-26 octobre)
21. Brésil (São Paulo, 7-9 novembre)
22. États-Unis (Las Vegas, 17-19 octobre) / course prévue le samedi
23. Qatar (Lusail, 28-30 novembre)
24. Abu Dhabi (Yas Marina, 5-7 décembre)

fuseaux horaires entre les courses, en instaurant une « tournée océano-asiatique » (Australie, Chine, Japon), concentrant les Grands Prix européens en été, et en réservant l'automne aux épreuves des Amériques avant la clôture au Moyen-Orient (Qatar et Abu Dhabi). La saison compte trois « triple headers » : trois courses en trois semaines successives. Les enchaînements prévus sont : Japon (6 avril), Bahreïn (13 avril), et Arabie saoudite

(20 avril) ; Émilie-Romagne (18 mai), Monaco (25 mai), et Espagne (1^{er} juin) ; puis, pour finir, Las Vegas (22 novembre), Qatar (30 novembre), et la finale à Abu Dhabi (7 décembre). La trêve estivale est fixée entre le Grand Prix de Hongrie (3 août) et celui des Pays-Bas (31 août). Enfin, le 11 juillet 2024, la FIA annonce les six courses sprint, qui se dérouleront en Chine, à Miami, en Belgique, à Austin, à São Paulo, et au Qatar. ● I.G.

ZOOM SUR...

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 distinctive circular air vents on the rear fenders. The car's sleek, aerodynamic design is evident.

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.

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.

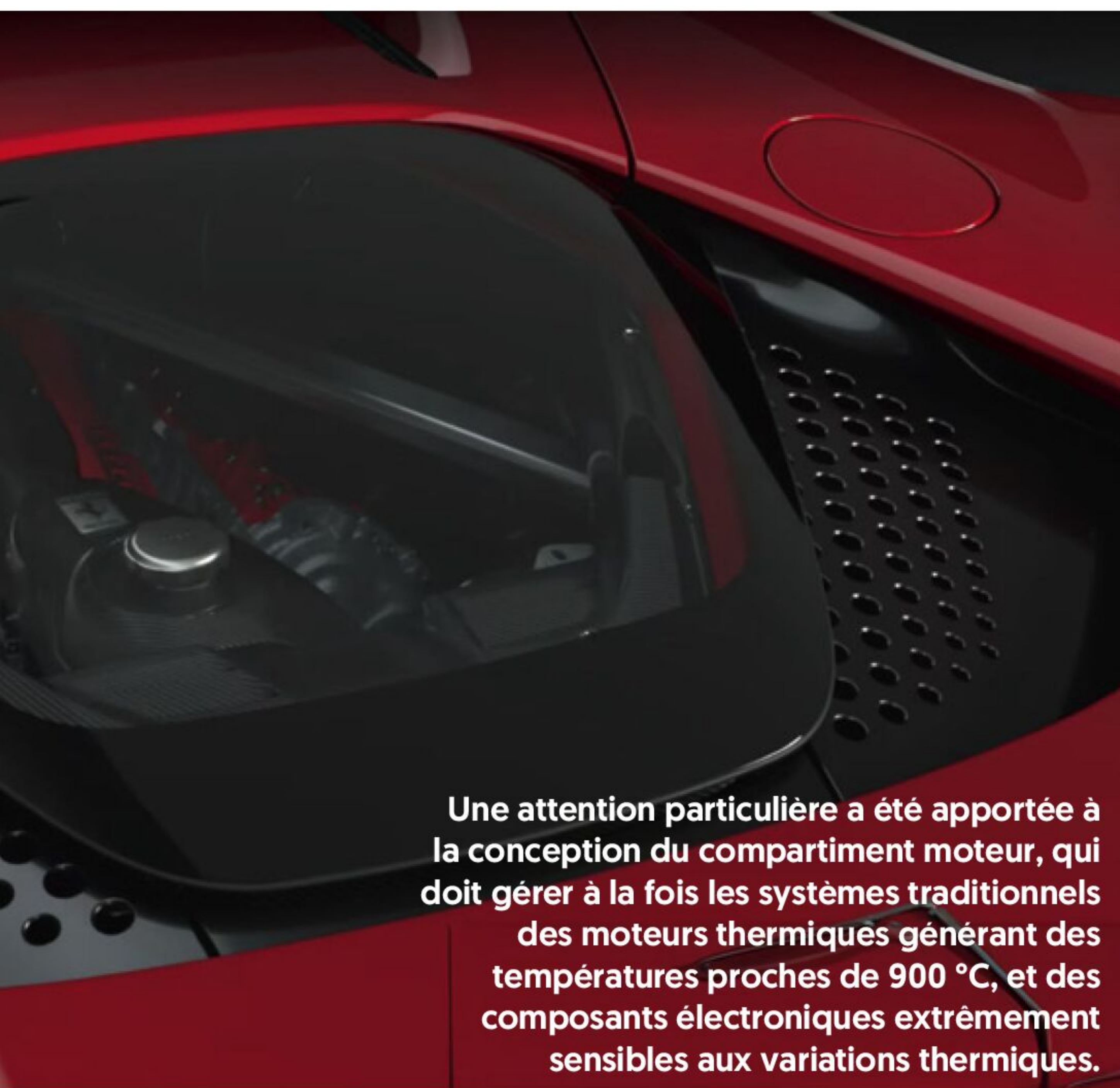
La SF90 Stradale est dotée d'un moteur V8 turbo de 90° capable de délivrer 780 CV, ce qui en fait le moteur à 8 cylindres le plus puissant de l'histoire de Ferrari. Les 220 CV restants proviennent de trois moteurs électriques: un est situé entre le moteur à combustion et la nouvelle transmission à double 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 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 2100 tours/min, 80 % du couple maximal est disponible, culminant à 716 Nm à 6250 tours/min. La puissance atteint son apogée à 7750 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 8250 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.

ESSAI

FERRARI PUROSANGUE



Ce sera très exclusif. Ils ne construiront pas plus de 20 % de la production totale Ferrari : la possession sera réservée à quelques passionnés très effrontés.



FERRARI VOIT GRAND !

Nous n'aurions jamais pensé voir le jour où un SUV Ferrari deviendrait une réalité, mais à la suite du succès de nombreux véhicules sportifs de haute performance et à prix élevé, l'entreprise a finalement cédé à la pression incessante du marché et a produit le Purosangue 2024.

Un SUV avec l'insigne du cheval cabré de Ferrari sur la calandre ne ruinerait cependant pas la marque. Après tout, les itérations réussies du concept ont plutôt bien servi des marques de voitures de sport telles que Porsche et Lamborghini. Ce n'est pas seulement des utilitaires ultra-performants comme le Cayenne Turbo ou l'Urus que le Purosangue aura dans sa ligne de mire mais aussi des modèles ultra-luxueux comme le Bentley Bentayga et la Rolls-Royce Cullinan. Un moteur V-12 tonitruant est le seul groupe motopropulseur proposé. Pourquoi aurait-il besoin d'autre chose ? Les



ingénieurs ont également renforcé la conduite et la maniabilité du Purosangue avec un système de suspension active astucieux pour l'aider à conduire comme le devrait une Ferrari.

Est-ce vraiment un SUV comme les autres ?

Cela dépend à qui vous demandez. Mentionnez les trois lettres adressées à Ferrari et vous aurez l'impression qu'ils préféreraient vraiment que vous ne salissiez pas leur dernier chef-d'œuvre avec un acronyme aussi courant, mais parcourez le communiqué de presse officiel et cela a déjà été mentionné au paragraphe trois. C'est clairement un sujet délicat, mais est-ce que quelqu'un s'en soucie ?

Probablement pas – surtout quand ça a l'air aussi beau que ça. Ferrari a réussi d'une manière ou d'une autre à éliminer la maladresse et le poids d'un SUV du design du Purosangue, malgré ses près de cinq mètres de long et deux mètres de large. Il regorge également de détails soignés, depuis le pont aérodynamique juste en avant du montant A jusqu'aux feux de jour placés entre deux paires de prises d'air, ce qui signifie que l'avant est dominé par des conduits d'aération soufflés plutôt que par des phares, c'est un design unique.



sur le site
groupe-entreprendre.shop



Signature:

ESSAI

Des gens qui, après l'avoir essayée, ne pourront plus vouloir autre chose que quelque chose comme ça : une voiture puissante, pratique, très rapide et dominante. Le Purosangue ne joue pas d'autre carte que celle d'être une Ferrari, donc une voiture qui - bien qu'utilisable au quotidien - double avec grâce (design) et compétence (châssis) l'ambition de vouloir être avant tout une supercar, en l'occurrence le premier «SUV» de l'histoire de la marque.

Alors que la concurrence n'a qu'à prendre des notes.

Pas de remise donc sur la technique qui est ici au top : V12, transmission intégrale avec pont arrière transaxle, volants arrière, électronique «Rouge» et un merveilleux secret dans la suspension active Tasv 48 volts, le véritable atout dans la manche de cette supercar.

Intérieur, confort et chargement

En tant que seule Ferrari actuelle à offrir un espace légitime pour quatre pilotes, le Purosangue est équipé d'un ensemble de portes arrière élégantes de style autocar à charnières arrière (également appelées « suicide ») qui faciliteraient l'accès à la banquette arrière tout en en préservant une apparence de deux portes.

Les sièges avant et arrière sont des baquets individuels, ce qui signifie qu'il n'y a pas de banquette à l'arrière pour un cinquième passager occasionnel, et les deux rangées disposent d'une console centrale et d'une console centrale. Bien entendu, l'intérieur est recouvert de matériaux de qualité Ferrari. Dire que le cockpit est orienté vers le conducteur serait un euphémisme puisque la plupart des commandes de la voiture sont actionnées via le volant ; Une grande surprise à l'ère des écrans centraux de type tablette est qu'il n'y a pas d'écran tactile d'infodivertissement monté au centre. Un toit en verre est facultatif, mais si vous ne vous souciez pas de voir le soleil pendant la conduite, s'en tenir au panneau de toit en fibre de carbone standard permettra d'économiser du poids.





Cela vous laisse sans voix.

Avec le Purosangue, Maranello manie la technique des quatre roues avec une telle aisance qu'elle se confronte à la physique. 2 033 kg (sec) répartis sur près de cinq mètres de longueur et 159 cm de hauteur ne devraient pas avoir le droit de danser entre les courbes comme je l'ai vu le faire.

Très rapide et pratique.

Toute l'extraordinaire complexité d'un projet qui, dans son ensemble, raconte une tradition de moteurs capables de réinventer le monde et la route.

Comme dans le cas du système de suspension Tasv (True Active Spool Valve) développé en collaboration avec Multimatic : quatre amortisseurs gèrent en temps réel le roulis, le tangage, l'amortissement et la garde au sol, garantissant tout le confort dont est capable le Purosangue; l'essai routier s'est ensuite déplacé sur les routes sinueuses de la montagne et à ce stade, l'expérience est devenue absolue.

Asphalte glacé et gluant, l'enfer sur terre pour plus de 700 ch qui se retrouvent au sommet (après 7 700 tr/min, même si le limiteur intervient 500 tr/min plus tard) dans une lutte constante avec des masses importantes. Pourtant, la mise au point sophistiquée et l'exclusivité de l'agencement de base m'ont permis de constater par moi-même que le Purosangue est avant tout exceptionnellement ludique.

Et puis - forcément - une voiture polyvalente, parfaite pour les déplacements quotidiens grâce à son coffre assez grand (473 litres), au siège conducteur dominant (idéal pour maîtriser la circulation) et aux

deux places arrière vraiment royales, qui peuvent être accessibles en ouvrant les portes à commande électrique.

Aussi génial qu'une « vraie » Ferrari ?

La réponse à cette question devrait être décisive – et Ferrari le sait – c'est pourquoi ils ont fait de grands efforts pour que le Purosangue se comporte le mieux possible compte tenu de son profil volumineux. Cela inclut l'introduction de ce que Ferrari appelle sa technologie de suspension active dotée du système True Active Spool Valve (TASV) de Multimatic.

Essentiellement, le Purosangue supprime les barres anti-roulis traditionnelles et dispose à la place de moteurs électriques compacts à chaque coin qui peuvent appliquer une force sur l'axe de l'amortisseur. Le résultat est jusqu'à 50 % d'angles de roulis et de tangage en moins, ainsi qu'un meilleur filtrage des mauvaises surfaces routières depuis l'habitacle. Il est incroyablement compliqué – même selon les normes de Maranello – d'échanger d'énormes quantités de données avec le centre nerveux du capteur dynamique du châssis à six voies de la voiture et d'avoir besoin de son propre système de refroidissement et d'une alimentation 48 V.

Incroyablement, il peut même manipuler le centre de gravité de la voiture lorsqu'elle traverse un virage, en tenant compte des phases d'entrée et de sortie et de leurs différentes exigences par rapport à la suspension. Par exemple, lorsque le Purosangue sort d'un virage, la rigidité au roulis est décalée vers l'arrière afin de donner une plus grande stabilité et une plus grande confiance au conducteur. Associé à des fonctionnalités telles que la direction intégrale (sur la 812 Competizione) et le Side Slip Control 8.0, le Purosangue possède le genre d'agilité et de contrôle de la carrosserie dont les voitures GT traditionnelles seraient fières. Certes, la direction n'est pas pleine de sensations (c'est rarement le cas sur une Ferrari moderne), mais la possibilité de placer la voiture où vous voulez, quand vous le voulez est époustouflante. En fait, elle est si impressionnante que le pilote d'essai en chef de Ferrari, Raffaele de Simone, estime qu'il s'agit probablement de la voiture la plus rapide de l'entreprise lorsqu'elle est conduite sur une route de campagne inégale moyenne.





En route

Nous sommes repartis de notre premier essai routier très impressionnés par la maniabilité et les performances du Purosangue, dissipant ainsi tout doute qui restait que nous avions quant au fait que le premier SUV de Ferrari serait un raté. Un système de suspension adaptative est standard et utilise un moteur électrique à chaque coin du SUV pour appliquer une force aux amortisseurs pendant les manœuvres dans les virages afin de contrôler le roulis. En tant que tel, le Purosangue n'a pas besoin de barres anti-roulis traditionnelles, et il peut également s'affaisser lors d'une conduite intense

en réduisant sa hauteur de caisse de 0,4 pouce. En pleine conversation, le Purosangue fait sa meilleure impression de ses frères et sœurs de voitures de sport et c'est une impression assez convaincante.

De plus en plus

Sous le capot se trouve un moteur de 6 496 cm³ de 725 ch dérivé de la GTC4 Lusso, revu et corrigé : les culasses dérivent de celles de la 812 Competizione et les lignes d'échappement,





AVANTAGES

V12 fabuleux
Conduite
Ligne
Comportement

la lubrification, les pompes à eau et à huile ont été redessinées, tout comme les poumons d'admission, pour la gloire du son et la réduction des émissions. L'ingénieux système de transmission intégrale - déjà testé sur les FF et GTC4 Lusso - permet de générer une vectorisation du couple pour rendre chaque virage agréable. Bref, tout concourt à une répartition optimale du poids (49 % à l'avant, 51 % à l'arrière). Sûrement, tous les constructeurs qui voudront s'essayer à cette nouvelle spécialité, la « supercar surélevée », auront de quoi se creuser la tête. En fin de compte, le Purosangue restera dans l'histoire pour avoir repensé le champ d'utilisation des Ferrari elles-mêmes.

INCONVÉNIENTS

Volant
Prix
Délais de livraison

FICHE

Moteur
Cylindrée
Puis.
Couple
Dimensions
Longueur
Largeur
Hauteur
Empattement
Poids à vide
Vitesse maxi
0 à 100 km/h
0 à 200 km/h
Conso. Mixte
Émission de CO2

V 12
6 496 cm3
725 ch/7 750 tr/min
7 16 Nm
4,973 mm
2,028 mm
1,589 mm
3,018 mm
2 033 kg
310 km/h
3,3 s
10,6 s
17,3 l/100 km
393 g/km



Ferrari F512M

En 1994, la dernière évolution de la Testarossa, la F512 M, fait ses débuts.

Les innovations esthétiques concernaient avant tout la face avant (avec calandre redessinée et phares apparents enserrés par un cache en plexiglas, au lieu d'être escamotables comme sur la série précédente), les pare-chocs (nouveaux), les feux arrière (doubles, circulaires et sans grilles) et les jantes (modulaires avec un design en hélice à 5 branches). Les feux avant et arrière ont reçu une modification de conception. Les phares escamotables ont été remplacés par deux unités carrées fixes. Les feux arrière étaient ronds et les pare-chocs avaient été redessinés pour donner un look plus unifié. La voiture présentait un capot avant différent avec deux conduits NACA.

L'intérieur du F512 M a reçu une mise à jour mineure par rapport au 512 TR. Le pommeau de levier de vitesses est chromé, les pédales en aluminium sont percées et la climatisation est désormais incluse de série. Des sièges baquets de course en fibre de carbone étaient également disponibles sans frais supplémentaires, pesant seulement 14,97 kg, bien moins que les sièges standards. Les drapeaux Pininfarina et Ferrari bordent le tableau de bord.

La Ferrari F512 M peut accélérer de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes, jusqu'à 160 km/h en 10,2 secondes et peut parcourir un 400 mètres départ arrêté en 12,7 secondes et le kilomètre en 22,7 secondes. Le F512 M avait une vitesse de pointe de 315 km/h.

La puissance du moteur a augmenté à 440 CV et les performances, grâce également au poids réduit de 60 kg, ont indiqué une vitesse de 315 km/h et une accélération en 4,68 secondes. Le départ arrêté de 0 à 1000 m est couvert en 22'7 secondes. L'ABS est devenu la norme. À ce jour, elle reste l'une des Ferrari les plus recherchées, à la fois en raison du petit nombre d'unités produites (limité à 500), et du fait qu'elle a été la dernière Ferrari produite avec le moteur 12 cylindres «à plat», (dont la première présentation remonte à la Ferrari 365 GT4 BB présentée en 1973), et la dernière à monter ce fractionnement à l'arrière.

La F512 M est sortie de la liste en 1996, pour laisser place à la 550 Maranello.

Au total, environ 10 000 voitures ont été produites, dont la Testarossa, la 512 TR et la F 512 M.





La Testarossa du film Miami Vice

Dans la série Miami Vice (1984-1989), les deux détectives principaux, incarnés par Don Johnson et Philip Michael Thomas, conduisent une Ferrari Testarossa blanche. La voiture a été adoptée au début de la troisième saison de la série (épisode «La guerre de pierre»), pour remplacer la précédente réplique basée sur Corvette de la Ferrari 365 GTS/4 et deux exemplaires ont été fournis pour la production. Ferrari s'étant montré particulièrement offusqué de voir apparaître une fausse Daytona Spider dans un film à succès offrit deux « vraies » Ferrari Testarossa pour le film.

Les deux Testarossa, offertes par Ferrari pour régler toute question concernant l'utilisation d'une fausse Daytona dans une série télévisée à succès, étaient à l'origine noires, comme le suggère également l'intérieur clair, non disponibles en peinture extérieure blanche. C'est le réalisateur Michael Mann qui les a fait repeindre en blanc, pour obtenir plus de contraste dans les nombreuses scènes de nuit. L'un des spécimens apparaît dans la livrée originale de l'épisode «The Irish», premier de la troisième saison.

Ferrari P4/5

AMERICAN DREAM !

Un collectionneur Américain, James Glickenhaus, a transformé son rêve de gosse en réalité, faire revivre la légendaire 330 P4, au travers d'un modèle unique, sa Ferrari !

S'il y a un rêve que tout amateur de voiture de collection fait en commun, c'est de posséder sa propre ligne Ferrari, un modèle unique, fait que pour soi ! Beaucoup en rêve, très peu sont ceux qui ont pu le réaliser, James Glickenhaus fait partie de cette catégorie d'homme ayant réussi le tour de force de concevoir sa propre Ferrari, avec l'aval du constructeur de Maranello en plus !

Pour réaliser ce phantasme, James se tourne alors vers l'usine qui vient tout juste de lui livrer son Enzo ! L'usine lui dit alors de se mettre en contact avec Pininfarina et c'est ainsi que la fabuleuse histoire commence...

James voulait non seulement posséder une Ferrari unique, sa Ferrari faite que pour lui, à un exemplaire, mais il désirait aussi qu'elle soit la jonction entre le passé glorieux de la marque et la modernité. Il possède, entre autres, un des trois exemplaires de la fantastique 330 P4, et cette auto est pour lui (et il n'est pas le seul...) la plus belle de toutes ! Alors l'idée lui vient de mettre dans le cahier des charges de Pininfarina, que son auto devra ressembler à cette fameuse P4.

À partir de sa Ferrari Enzo, James vit son auto se transformer peu à peu en une machine inouïe, unique, un chef d'œuvre. À la commande de la transformation, l'Américain Jason Castriota, auteur de la Maerati Birdcage ou encore de la 599 GTB Fiorano, sous la responsabilité de Ken Okuyama, directeur du design chez Pininfarina.

Au total, Pininfarina a modifié plus de 200 composants sans compter, bien sûr, la création d'une superbe carrosserie qui, évidemment, contient de sérieuses références stylistiques de la P4 ! L'auto est de ligne ancienne, mais de conception ultramoderne. On trouve, par exemple, un éclairage xénon avec système LED jaunes et blancs, des roues en aluminium de 20 pouces, etc...

Les lignes de l'ensemble sont douces et homogènes et, pour un gain de poids appréciable, l'ensemble est en fibre de carbone. Le profil conique du nez accentue encore son côté aérodynamique et propose un «regard» musclé de la voiture. Le pare-brise est très enveloppant et offre une vision panoramique exceptionnelle. Les portes sont de type «papillons», afin de faciliter l'entrée du pilote. L'arrière possède une ligne plus proche de l'Enzo, il possède quand même sa propre image avec, notamment, une vitre arrière aérée servant aussi de capot moteur. La partie supérieure de la carrosserie se soulève entièrement







De l'arrière, elle devient franchement agressive, on reconnaît toutefois la ligne générale de l'Enzo, et on ne manque pas d'admirer les échappements !

pour dévoiler le moteur V 12. Au bout de la vitre arrière sortent deux échappements monstrueux, un peu comme dans l'esprit des voitures de course des années 60. On ne peut qu'être admiratif de l'élégance et de la fluidité des lignes, sans oublier que l'on reconnaît aisément la signature des réalisations de la Carrosserie Pininfarina. Une signature inimitable !

James désirait non seulement une ligne ancienne et moderne à la fois, mais il voulait encore que cette dernière soit très aérodynamique.

C'est ainsi que le prototype prit le chemin du centre acoustique de Grugliasco (près de Turin) afin d'atteindre des sommets en matière d'aérodynamisme. Cette nouvelle soufflerie vient juste d'être inaugurée, elle a coûté plus de quatre millions d'euros.

Dernier détail et cahier des charges de James Glickenhaus, sa P4/5 doit pouvoir rouler tous les

jours sur les routes et, principalement, être en règle avec les normes draconiennes en vigueur aux USA ! Le moteur, un V12 de 6 litres, est identique à celui de l'Enzo, il développe donc 660 chevaux à 7 800 tr/min. Avec l'utilisation de fibre de carbone, un système de refroidissement différent et des échappements modifiés, l'auto ne pèse que

1 200 kilos, soit 165 kilos de moins que son original, la Enzo ! Avec elle, James peut atteindre 365 km/h et le 0 à 100 km/h en 3,4 secondes ! Les normes ayant été totalement respectées, sa voiture peut donc être conduite sur route ouverte et aux Etats-Unis. Et d'ailleurs, James ne s'en prive pas ! Avant qu'elle ne rejoigne le stand Pininfarina au Mondial de

Paris 2006, il s'est offert quelques tours sur route, en descendant notamment les Champs-Élysées, et en empruntant quelques routes de nos belles campagnes. On imagine la tête des gens voyant passer ce bolide rouge !





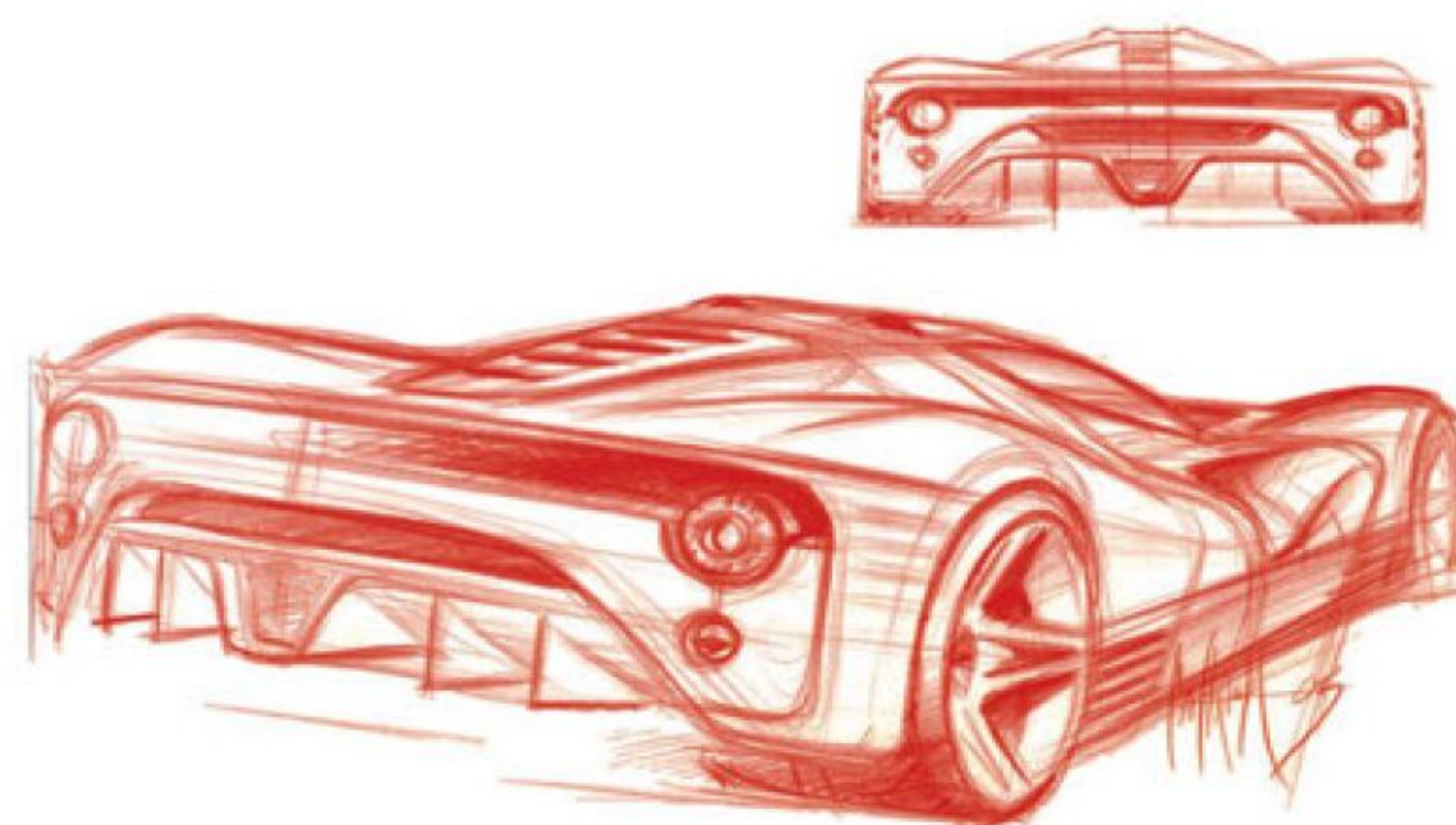
La Ferrari P4/5 fut longuement testée sur route, sans peinture, ni déco. Ci-dessous, son propriétaire, James Glickenhaus au volant de "SA" Ferrari !

Au final, la P4/5 Pininfarina est un objet exceptionnel, tant par sa conception que par sa réalisation. Un caprice de milliardaire me direz-vous ? Certes, l'homme en question est riche, très riche, pour mémoire, il est réalisateur et producteur de films (son heure de gloire fut la réalisation de «The Exterminator» - Le Droit de Tuer en 1980). Mais cela ne suffit pas pour vouloir à tout prix (et le mot est vraiment juste, puisqu'il a déboursé plus de 3,2 millions d'euros pour acquérir son auto) se faire fabriquer sur mesure sa Ferrari. Non, il va beaucoup plus loin et d'ailleurs la mini interview ci-dessous vous en convaincra. James est un perfectionniste, un homme qui sait ce qu'il veut et surtout ce qu'il ne veut pas ! Dans sa démarche, il n'a pas simplement déboursé cette grosse somme d'argent pour se faire livrer une auto pas comme les autres. Il a participé à sa réalisation, il a donné ses directives, donné son point de vue, organisé le design de son auto, avec l'accord de Pininfarina bien sûr. Mais contrairement à beaucoup de collectionneur qui ne font que commander une auto, lui, il y a participé, la nuance est importante !



Quelques esquisses de l'auto, en fait, elle est différente sur le papier que dans la réalité. le modèle à évolué au fur et à mesure que le projet avançait.

Et puis cette auto sort de chez Pininfarina, le carrossier attitré depuis 1950 de Ferrari, cela crédibilise la réalisation ; on trouve sur la planète des tentatives de création d'un nouveau style pour Ferrari (voir Novitec, ou encore Koenig), mais, généralement, il s'agit de transformation, plus ou moins réussie, dont Ferrari, la Maison Mère, n'a jamais donné son aval. Or, ici, c'est différent, même si c'est Pininfarina qui est maître d'œuvre, tout le monde sait que Luca Di Montezemolo à



donné son feu vert à Pininfarina, sans cela, le carrossier n'aurait jamais accepté même pour plus de 3 millions d'euros !

«Pininfarina a été un dépositaire fort sur la scène des véhicules à moteur pendant beaucoup d'années, comme confirmé par les cinq nouvelles productions lancées entre la fin de 2005 et de 2006 : l'araignée d'Alfa Romeo, le colt CZC de Mitsubishi et le Ford focalisent le cc pour lequel nous avons également continué la conception et le développement, et l'Alfa Romeo Brera et le Volvo

C70 que nous avons également machinés. Le Ferrari P4/5 par Pininfarina et la Ferrari 612 Scaglietti «K» par Pininfarina - construit pour M. Kalikow et présent en avril à l'élégance de la Villa d'Este Concours - donnez-nous une chance de démontrer notre excellente créativité, rendant notre savoir-faire disponible aux clients spéciaux afin de fournir une vraie expérience personnelle qui dépasse bien simplement la possibilité de concevoir leur propre voiture» conclut Andrea Pininfarina.

■ TECHNIQUEMENT

Moteur	V12
Cylindrée	5 988 cm ³
Puissance	660 ch à 7 800 tr/min
Couple	657 Nm à 5 500 tr/min
Poids	1 200 kg
Performances	
Vitesse maxi	362 km/h
0 à 100 km/h	3,55 s
Prix	3,2 millions d'euros



Un modèle unique, fait sur mesure pour James, la P4/5 2006 joue sur le registre du rétro.

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



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

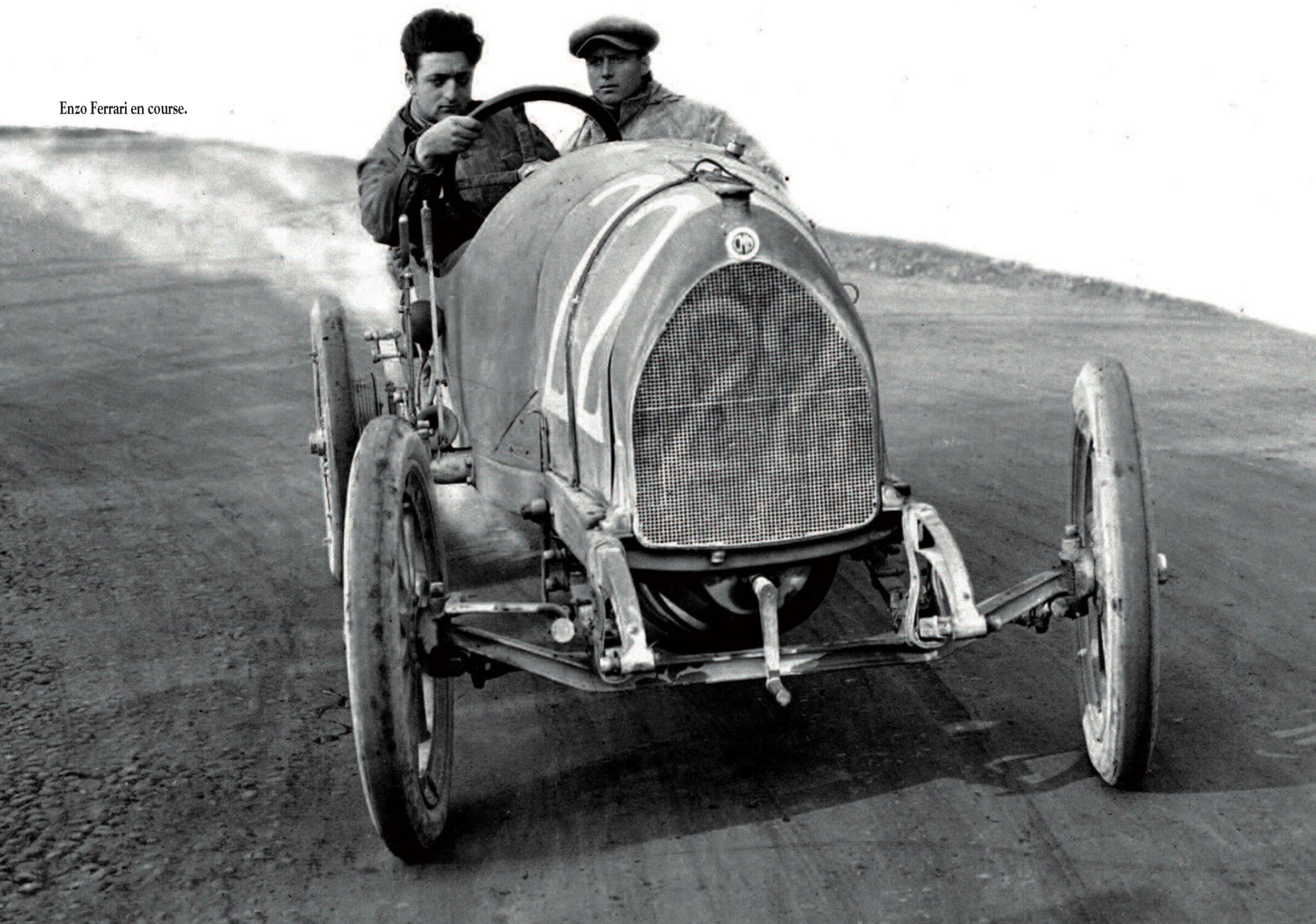
Afin d'assurer des performances optimales dans sa catégorie tout en préservant la pureté esthétique de son design, les ingénieurs de Ferrari ont mis au point plusieurs technologies de pointe. Parmi celles-ci, on trouve un spoiler arrière mobile intégré à la lunette arrière, conçu pour maintenir l'élégance 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.

PETITE HISTOIRE DE FERRARI

Enzo Anselmo Ferrari est né le 18 février 1898 dans la banlieue de Modène, en Italie. Il est le fils cadet et a un frère, Alfredo qui est son aîné de deux ans.

Enzo Ferrari en course.





on père, originaire de Forlì, était propriétaire d'une entreprise de fabrication de charpentes métalliques. Enzo fréquente l'école jusqu'en troisième et est, dès l'âge de seize ans, instructeur dans une école technique de Modène.

EN 1916, IL PERD SON PÈRE ET SON FRÈRE

A vingt et un ans, après avoir accompli son service militaire et tenté en vain d'être embauché chez Fiat, il entre chez C.M.N. (Costruzioni Meccaniche Nazionali). Il y devint pilote d'essai. En 1919, il fit ses débuts dans la course de côte de Parma-Poggio di Berceto sur une C.M.N. en se classant quatrième.

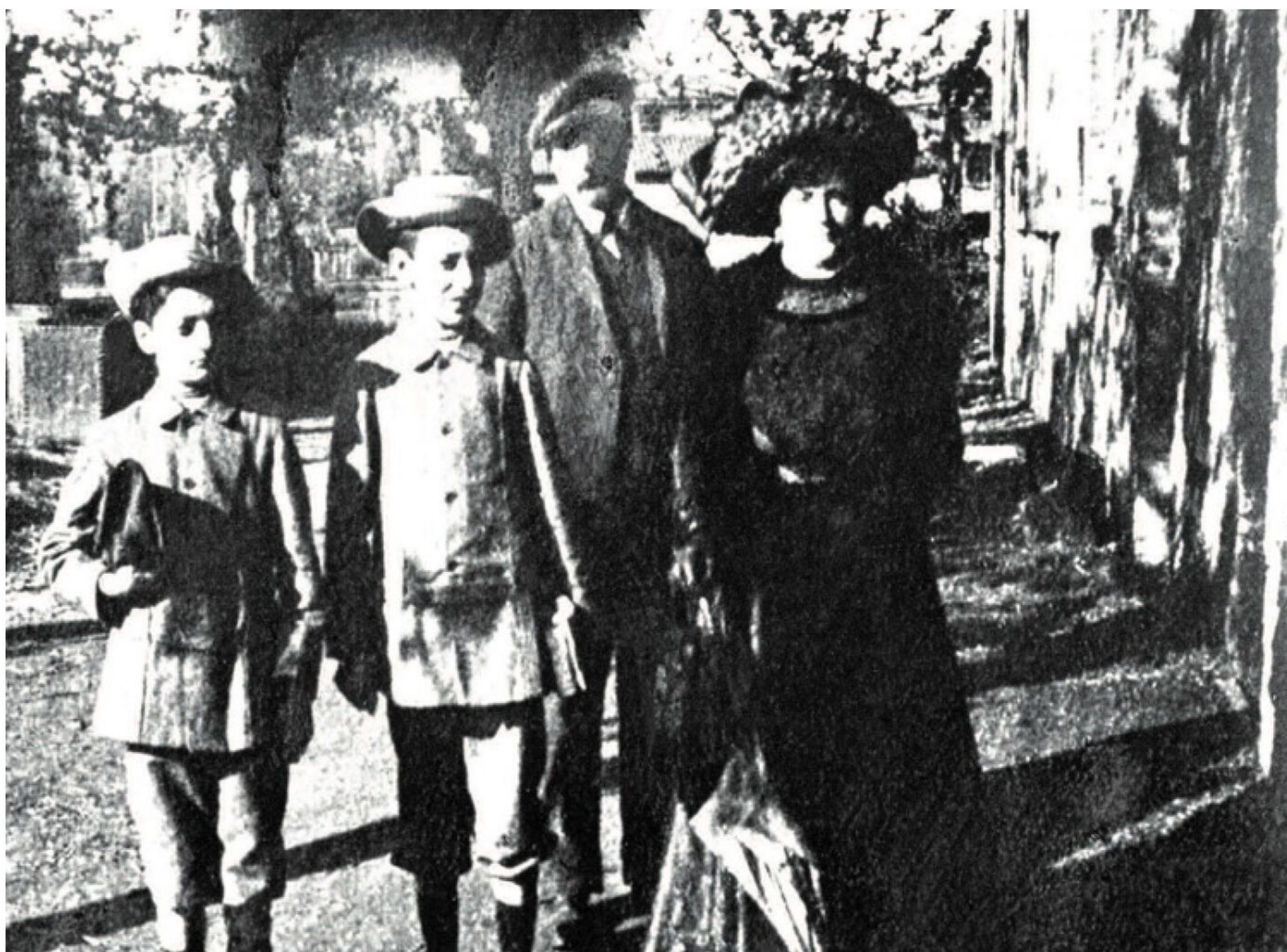
En 1920, il entra chez Alfa Romeo et obtient sa première victoire le 17 juin 1923 sur le circuit de Savio près de Ravenne (Italie) après une lutte acharnée contre Tazio Nuvolari.

EN 1929 IL FONDE LA SCUDERIA FERRARI AVEC UN GROUPE D'AMIS

Il y avait déjà eu les tentatives précédentes de Nuvolari avec l'écurie Bugatti et de Materassi avec l'écurie Talbot, qui avaient échoués. Pour Ferrari, c'est une réussite et la firme est chargée de représenter officiellement la firme Alfa Romeo. L'emblème du "Cavallino Rampante" apparaît enfin sur ses bolides. Il est plaqué sur un fond jaune, la couleur de sa ville natale Modène. En sept années, la Scuderia Ferrari participe à plus de 200 courses et en gagne plus de 100.

“Son fils Alfredo, dit Dino, naît en 1932, année à laquelle Ferrari met un terme à sa carrière de pilote.”

A la fin de 1937, Ferrari liquide son écurie et fut engagé directement par Alfa Romeo qui avait organisé un nouveau département consacré à la course. Ferrari en fut le directeur jusqu'en 1939, année où il donna sa démission.



La famille Ferrari, père, mère et frère.

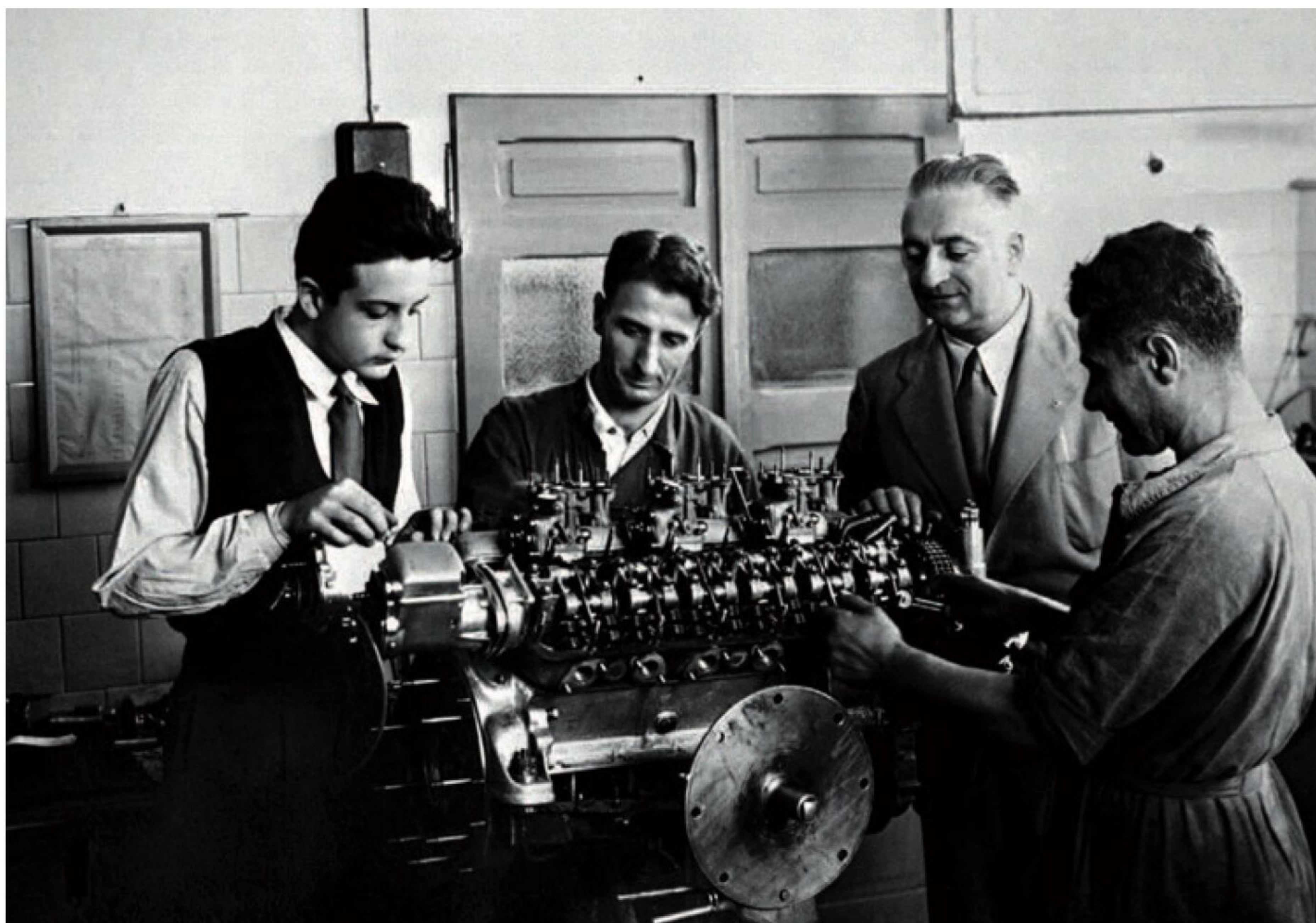
C'est en 1940 qu'il construit sa première automobile, la barquette « Avio Costruzioni 815 ». Assemblée en partie à partir de pièces Fiat. Il ne fut pas en mesure de la présenter sous son nom en raison de l'accord avec Alfa Romeo datant de 1937. Les deux exemplaires furent vendus aux pilotes Alberto Ascari et Lotario Rangoni qui prirent part, sans succès, aux Mille

Miglia de 1940.

En 1943, la firme Ferrari est transférée à Maranello où Enzo Ferrari installe une fabrique de machines à rectifier. Son seul but avoué était de battre les Alfa Romeo. Il faut attendre la fin de la Seconde Guerre Mondiale pour qu'il puisse aligner ses bolides en course de vitesse. L'activité automobile est arrêtée pendant la

“L'année 1945 est marquée par la naissance du second fils de Enzo Ferrari, Piero, né d'une liaison cachée avec la Signora Lardi.”

Alfredino Ferrari, son fil, à gauche.



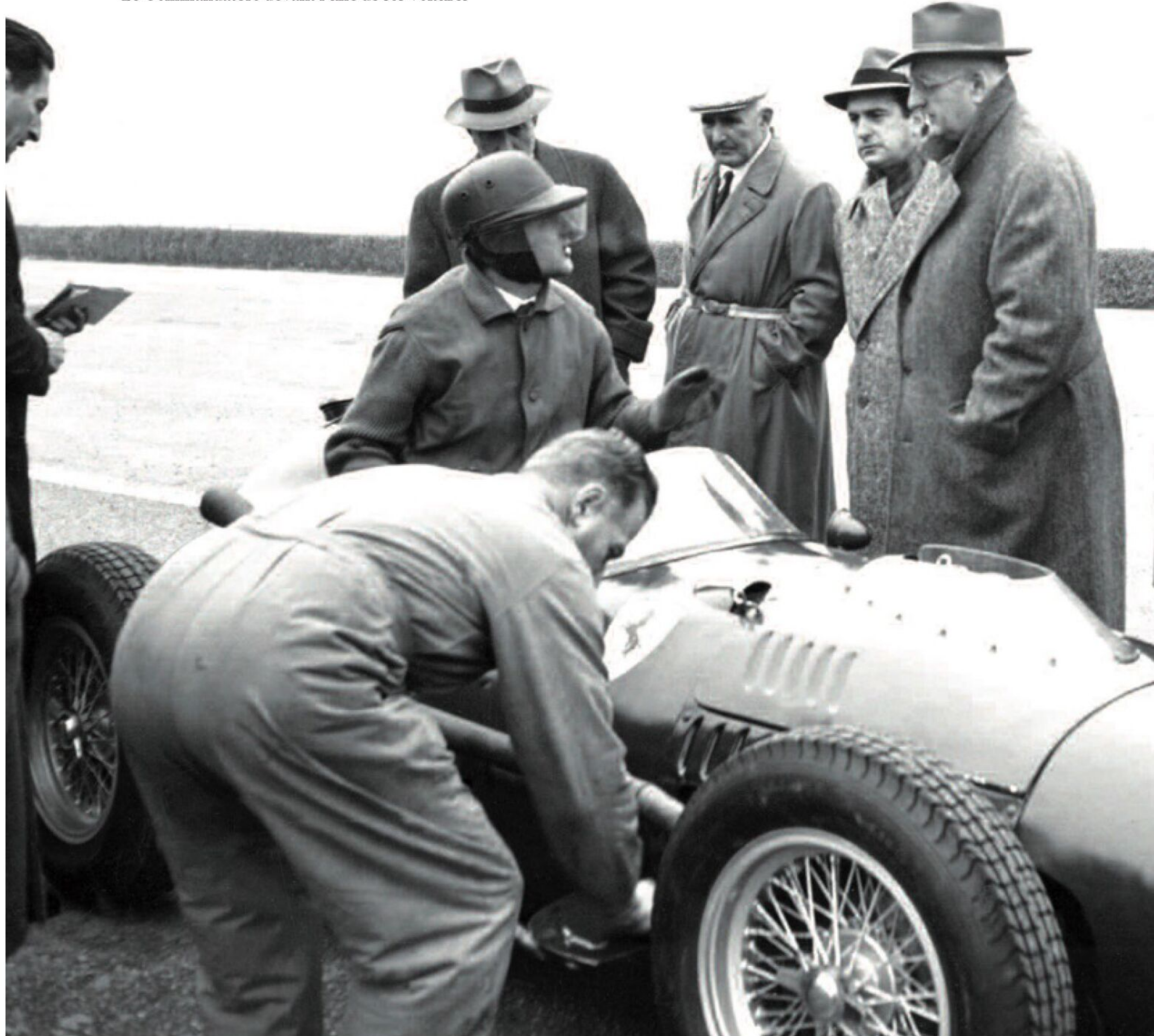
guerre à cause de la pénurie de carburant. L'usine est bombardée en 1944 et 1945, mais est reconstruite en 1946, année où est née la première voiture de course, la 125 GT.

La première course avec une Ferrari se déroule le 11 mai 1947 sur le circuit de Piacenza, mais le pilote Franco Cortese au volant de sa 125 S est contraint à l'abandon trois tours avant la fin à cause d'une panne de la pompe d'alimentation. Par la suite, les victoires se succéderont : GP de Rome, Targa Florio, circuit de Turin, Mille Miglia, ... Le 25 juin 1949, deux Ferrari 166 MM sont alignées au départ des Vingt-Quatre Heures du Mans. Celle de l'équipage Chinetti-Seldson remporte l'épreuve.

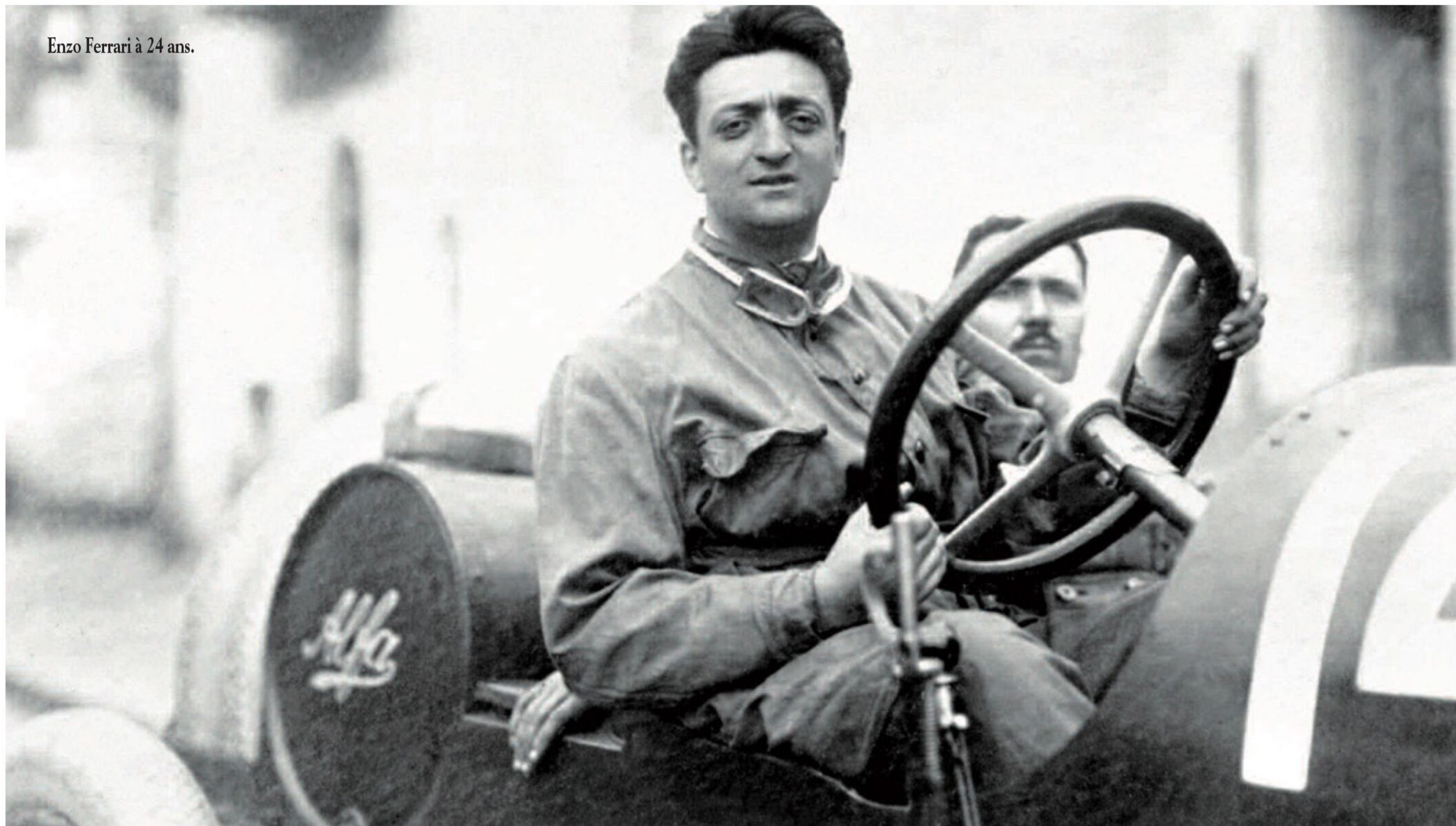
EN 1949, LA PREMIÈRE VOITURE DE TOURISME NAÎT, LA 166 INTER

Dès 1951, Aurelio Lampredi est engagé pour seconder Gioacchino Colombo son ingénieur en chef, qui retournera par la suite chez Alfa. Le succès dans les plus grandes courses étant devenu un point d'honneur, la Formule Un

Le Commandatore devant l'une de ses voitures



Enzo Ferrari à 24 ans.





sera un grand objectif. Depuis 1950, les monoplaces Ferrari sont alignées au départ de chaque Grand Prix du Championnat du Monde de F1. C'est le 13 juillet 1951 que l'argentin Froilan Gonzalez remporte en Grande-Bretagne le premier succès de Ferrari en Formule un. Trois titres de Champion du Monde des pilotes seront attribués à des pilotes Ferrari jusqu'en 1956.

Une collaboration fructueuse débute en 1952 avec Battista dit "Pinin" (le petit) Farina pour la 212 Inter.

Au fur et à mesure que son usine grandissait, Ferrari se repliait sur lui-même. Il n'assista plus aux compétitions, il méprisait les appuis politiques et entama des polémiques juste pour le goût de la discussion.

En 1954, Enzo Ferrari confie la production de quelques voitures de courses à Scaglietti, une entreprise de Maranello. Au début des années soixante, Fiat rachète Scaglietti et est ainsi liée à Ferrari. L'année 1956 marque un tournant dans la vie du Commendatore, avec la mort de son fils Dino. Terriblement affecté, il ne quittera plus son refuge de Maranello. C'est de là qu'il dirigera son entreprise jusqu'à la fin de sa vie.

LE CAVALLINO RAMPANTE

L'emblème de Ferrari est un d'or au cheval rampant (Cavallino Rampante) de sable, les lettres S et F en pointe : cheval noir cabré sur le fond jaune de la ville de Modène où apparaissent les lettres S et F pour Scuderia Ferrari, surmonté du drapeau italien, vert-blanc-rouge.

Son origine n'est pas certaine. Selon Enzo Ferrari, sa création remonterait au 25 mai 1923, lorsque les parents de Francesco Baracca seraient venus le rencontrer à la suite de sa victoire sur le circuit de Savio. Mais Enzo Ferrari utilise officiellement le Cavallino Rampante, qu'il appose sur les modèles Alfa Romeo, seulement à partir de 1929. Francesco Baracca, pilote de chasse italien et héros de la Première Guerre mondiale avait pour emblème un cheval noir cabré qu'il avait apposé sur son SPAD S.XIII. Il est connu pour avoir remporté le plus de victoires du conflit, abattant 34 avions ennemis en 63 combats avant de s'écraser à son tour. La mère de Baracca, la comtesse Paolina, aurait remis un porte clé avec cet emblème à Enzo Ferrari et lui aurait dit « Ferrari, prends-le et appose-le sur tes voitures, il te portera chance ». Le constructeur aurait ajouté le fond jaune or en référence à sa ville natale. Néanmoins, il est possible que cette rencontre n'ait jamais eu lieu et que Enzo Ferrari ait simplement repris le fameux emblème de Baracca. De même, après la guerre, une brigade aéroportée italienne reprend le symbole, en hommage au pilote de chasse décédé.

Dès 1947, date de la création de l'entreprise, le logo initial dit Scudetto est réservé aux modèles préparés par la Scuderia Ferrari, l'écurie de compétition de l'entreprise. Le logo du groupe est néanmoins créé à partir du Scudetto modifié et adopte une forme rectangulaire d'où disparaissent les initiales S/F au profit du nom Ferrari.

En 1969, Ferrari cède 41% de ses parts à Giovanni Agnelli, patron de Fiat Auto. Enzo Ferrari reste le président exécutif avec 49% de part et 10% sont destinées à une personne encore inconnue.

En 1973, le circuit de Fiorano vient compléter les infrastructures de l'entreprise Ferrari. Durant les années 70, les Ferrari sont de retour en première ligne, avec les titres de Niki Lauda en 1975 et Jody Scheckter en 1979. Mais Enzo Ferrari est affecté par la mort, le 8 mai 1982 à Zolder en Belgique, de Gilles Villeneuve pour qui il avait beaucoup d'affection.

En 1978, à la mort de son épouse Laura, Enzo Ferrari reconnaît Piero Lardi-Ferrari comme étant son fils naturel. Piero Ferrari

est le détenteur de 10% du capital de Ferrari, les 90% restant appartenant à Fiat, Ferrari ayant vendu ses dernières actions avant de mourir.

Enzo Ferrari meurt le 14 août 1988 des suites d'une infection pulmonaire.

De la 125 S, première automobile d'Enzo Anselmo Ferrari portant son nom (166 MM en version stradale), à la plus récente, la Ferrari 488 Pista, Ferrari suscite toujours une « fascination irrésistible ». Enzo Ferrari aimait d'ailleurs décrire une automobile Ferrari comme l'« incarnation d'une belle mécanique pour les hommes qui ont le désir de se récompenser eux-mêmes, de réaliser un rêve et d'insuffler pendant longtemps encore à leur vie le feu de la passion juvénile ».



"J'ai consacré ma vie
entière à l'automobile,
ce triomphe de la liberté
pour l'homme."

Enzo FERRARI
(1898 - 1988)

A close-up portrait of Enzo Ferrari, an elderly man with white hair, wearing dark-rimmed glasses, a dark suit, a white shirt, and a red and black striped tie. He is looking slightly to the right. The background is a clear blue sky with some blurred figures of other people in the distance.

Enzo



**Le modèle Ferrari
125 créé en 1947.**

On peut se demander pourquoi Ferrari demeure aujourd'hui la référence absolue des voitures sportives, car elle n'était pas la seule marque d'automobiles de sport. Pourtant, si Enzo Ferrari, le fondateur de la prestigieuse écurie portant son nom, n'a pas inventé la compétition automobile, il a créé une légende mondiale grâce au mariage du sport et du grand tourisme, un modèle sans doute unique dans l'histoire. Retour, en cinquième vitesse, sur la route biographique du plus illustre des industriels transalpins.

par Étienne TOURNIAIRE

FERRARI

À TOUTE VITESSE

Enzo Ferrari n'est pas vraiment né sous le signe de la vitesse : c'est à Modène que naît le fondateur de la marque légendaire, le 18 février 1898, mais il ne fût déclaré à l'état civil que deux jours plus tard en raison d'une tempête de neige. Son père est ingénieur et dirige un atelier de fabrication de poutrelles mécaniques. Tout semble destiner le jeune Enzo à reprendre plus tard l'entreprise familiale, mais une visite sur le circuit de Bologne, à 10 ans, le persuade que son destin sera de devenir un grand pilote automobile. Dans l'immédiat, l'Histoire lui réserve une terrible épreuve : la guerre éclate et l'Italie entre en guerre aux côtés de la France et de l'Angleterre. Enzo Ferrari est mobilisé en 1917, à 19 ans, comme maréchal-ferrant du III^{ème} régiment d'artillerie de montagne du fait de ses talents en métallurgie. Son engagement est cependant de courte durée, car il tombe gravement malade et doit être transféré à Bologne pour être soigné. Pire, son frère Alfredo meurt au cours du conflit. Démobilisé, Enzo Ferrari se met en recherche d'un emploi. Après le refus de Fiat de l'embaucher, il est employé par un atelier de décarrossage de camionnettes militaires à Turin. Le travail n'est pas toujours reluisant, mais il permet à Enzo Ferrari de connaître le mieux possible les véhicules, à force de les démonter. Et le jeune décarosseur ne perd pas pour autant de vue sa passion pour la course. Grâce à un ancien cycliste devenu pilote, Ugo Sivocci, il entre chez le constructeur milanais C.M.N.

"Pour arriver premier, il faut premièrement arriver..."

(Constructions Mécaniques Nationales). D'abord en tant qu'essayeur, puis comme pilote de compétition. Après plusieurs courses plus ou moins heureuses, il entre en 1920 dans l'équipe de course Alfa Roméo pour participer à la Targa Florio, où il finit deuxième, avant de rafler une série de victoires en 1921, et notamment la course de côtes Aoste-Grand-Saint-Bernard. Idem en 1922 et 1923. C'est justement cette année-là, à la course de Ravenne, qu'il rencontre le comte Baracca. Celui-ci lui montre une photo de son fils Francesco, un pilote de chasse mort pendant la guerre, qui portait sur son avion un emblème en forme de cheval cabré (« Cavallino rampante » en italien). Ferrari décide, sur une proposition de la mère de Francesco, de reprendre cet emblème pour ses voitures, en y ajoutant un fond jaune, couleur de la ville de Modène. Réalisant aussi

qu'il ne sera pas un aussi bon pilote qu'il l'aurait souhaité, Ferrari commence à recruter des ingénieurs pour monter sa propre écurie de courses, en particulier Vittorio Jano. Il remporte encore plusieurs compétitions, en particulier le Grand Prix de Modène en 1927 et 1928, puis la Bobbio-Col du Penice en 1931. Mais il décide l'année suivante de mettre un terme à cette carrière : son fils Dino vient de naître et il ne se sent plus capable de jouer sa vie avec une telle responsabilité.

Avant même de se retirer des circuits, Ferrari a créé son équipe en 1929, la Scuderia Ferrari, qui dès 1932 remplace Alfa Roméo dans l'organisation des compétitions sportives : la voilà devenue filiale sportive du constructeur milanais. C'est à cette époque que débute aussi la construction de voitures sportives pour des clients fortunés.

Mais la marque est alors rudement concurrencée dans les compétitions par les voitures allemandes, en particulier Mercedes et Auto-Union, et leurs prouesses technologiques comme les moteurs centraux à 16 cylindres. Ferrari remporte pourtant plusieurs victoires comme les Mille Miles en 1930, et surtout, le Grand Prix du Nürburgring en 1935, sur les terres allemandes. Surtout, Ferrari fait sensation en se lançant dans la compétition américaine : dès sa première année en 1936, la Scuderia remporte la Coupe Vanderbilt à Long Island. Avec de tels succès, Enzo Ferrari aurait pu continuer encore longtemps. Mais il préfère en 1938 tout céder à Alfa Roméo, liquider la Scuderia et devenir directeur d'Alfa-Corse. Il n'y reste d'ailleurs pas très longtemps, puisqu'il démissionne dès l'année suivante et quitte Milan pour s'installer à Modène, sa ville natale. Là, il y fonde une nouvelle entreprise, l'Auto Avio Costruzioni, qu'il dirige seul et se prépare à participer à l'épreuve des Mille Miles de 1940 avec des voitures de sa conception, les 815. Mais les deux voitures cassent durant la course. Et surtout, l'Italie plonge dans la Seconde guerre mondiale. C'est durant ce conflit justement qu'Enzo Ferrari transfère son usine à Maranello, un petit bourg à 17 kilomètres de Modène. L'usine, employant seulement une centaine de personnes, fabrique alors des meuleuses oléodynamiques (pour faire des roulements de bille) et des petits moteurs



Manuel Fangio, l'une des stars de l'écurie Ferrari dans les années 1950.

pour les avions des écoles aéronautiques. C'est une période difficile pour Enzo Ferrari, qui vivra mal le fait de ne plus fabriquer de voitures. En outre, son usine est prise pour cible par l'aviation alliée. Heureusement, l'ingénieur a pensé à l'après-guerre, et sitôt le conflit fini, il se remet à la fabrication d'une voiture de course avec l'aide de l'ingénieur Gioacchino Colombo : c'est ainsi que voit le jour la première Ferrari « moderne », la 125, en 1947. Ce bolide, propulsé par un puissant V12, a tôt fait de s'adjuger des victoires dans toute l'Italie, en tout six victoires pour quatorze courses. Ces succès permettent au « Commendatore », surnom de Ferrari, de recréer la Scuderia, cette fois comme constructeur de voitures de courses indépendant. L'équipe remporte d'ailleurs d'autres victoires dans le monde, et surtout les prestigieuses 24 Heures du Mans en 1949, prouvant que ses voitures ne sont pas seulement rapides mais aussi fiables. En tout, ce seront 30 victoires en 49 courses différentes pour cette année. Des trophées qui attirent l'attention d'une clientèle fortunée et venue du monde entier vers la marque. Ferrari se décide alors à fabriquer des véhicules « grand tourisme », vendues à de riches amateurs, afin d'obtenir une assise économique solide pour son entreprise. C'est le début des ventes des voitures rouges sur toute la planète, grâce au prestige des bolides rouges sur les circuits. Obtenir une Ferrari « made in Maranello » devient un signe de richesse, une preuve de puissance. La marque commence à recevoir des commandes de tous les continents et de tous les pays (en particu-

lier des USA) et de tous les amateurs de vitesse. C'est un choix unique, mais finalement payant de s'appuyer sur les résultats sportifs pour doper les ventes. Malgré tous ces succès, Enzo Ferrari se prépare déjà à un événement dans le monde des courses : la naissance du Championnat du monde de Formule 1, en 1950. De fait, Ferrari est la seule écurie actuelle à avoir participé à toutes les saisons depuis cette année-là. Pour être compétitif, ses ingénieurs se démènent pour mettre au point une nouvelle monoplace en prévision d'un duel terrible avec l'autre grand favori de cette nouvelle discipline : Alfa Roméo.

La première année est riche de succès pour Ferrari : 46 victoires en 74 courses. Mais le titre de champion du monde va à Nino Farina, sur Alfa Roméo, malgré les succès d'Alberto Ascari, fils d'Antonio Ascari, ancien ami d'Enzo Ferrari mort en course. Même chose en 1951 : malgré une série de victoires et une voiture remarquable, Ascari manque de peu le titre de champion du monde face à Manuel Fangio, qui gagne le premier de ses cinq titres. Enzo Ferrari s'est surtout rendu compte que son affrontement avec Alfa Roméo prend des allures de matricide : l'ancien directeur de l'équipe sportive d'Alfa s'est en effet retourné contre la firme qui lui a mis le volant en main. Et la victoire revient enfin à sa Scuderia en 1952 : Alberto Ascari remporte son premier titre de pilote (qu'il conserve encore en 1953) avec une généreuse moisson de victoires dans toutes les disciplines : 95 victoires en 109 courses dont sept des huit

Grands Prix de Formule 1 ! En plus de ces succès en courses, Enzo Ferrari reçoit aussi les honneurs civiques : cette même année 1952, il est fait chevalier du Travail. Quant à ses ventes aux particuliers, elles ne décroissent pas et de nombreuses fortunes de la planète viennent visiter l'usine de Maranello et rencontrer le « Commendatore », qui est pourtant un homme secret, n'accordant que peu de rendez-vous, même à ses clients les plus fidèles. Avec toutes ces réussites, on oublierait presque les problèmes de 1954 : le départ d'Ascari et surtout, l'arrivée de Mercedes en compétition avec un savoir-faire technique énorme. De fait, durant l'année 1954, la firme de Stuttgart écrase la compétition. Mais la domination de Mercedes cesse brutalement le 11 juin 1955 au Mans : 80 personnes sont tuées lors du crash de la Mercedes du pilote Levegh dans les tribunes. Suite à cette tragédie, Mercedes se retire de la compétition, tout comme Lancia, qui cède son matériel de course à Ferrari. Débarrassé de la concurrence, la Scuderia n'a aucun mal à remporter le championnat de Formule 1 en 1956, avec cette fois le légendaire Fangio, qui quitte la Scuderia à la fin de la saison, du fait d'un conflit permanent avec les autres membres de l'équipe. Malgré ce succès, 1956 est une année de souffrance pour Enzo Ferrari : Dino, son fils adoré devenu ingénieur motoriste, est terrassé par la maladie de Duchesne. Gravement affecté, Enzo Ferrari songe un temps à se retirer de la compétition, comme il le confie à ses proches. Mais finalement il se ravise, probablement parce que sa passion pour la course

reste la plus forte et que ses voitures sont équipées de moteurs V6 conçus par son cher fils. En revanche, son comportement semble changer : Enzo Ferrari semble de plus en plus lointain, de plus en plus solitaire. Pour ne rien arranger, un accident l'année suivante aux Mille Miles (où le pilote et plusieurs spectateurs sont tués) entache la réputation de la Scuderia qui doit faire face à un procès pour avoir monté des pneus inadaptés, avant d'être acquittée. La Scuderia continue pourtant de participer aux compétitions, cette fois en rivalité avec Maserati et Cooper. Mais Enzo Ferrari est alors violemment attaqué par la presse catholique, en particulier le journal « l'Osservatore Romano », qui le traite de « Saturne moderne dévorant ses enfants » (les pilotes) après la mort de Musso et Collins.

Heureusement, la controverse ne dure pas. Et les affaires économiques sont bonnes : en 1960, Ferrari fait sensation en acquérant l'immeuble du géant automobile Ford à Bologne, avant de le revendre un peu plus tard avec un important bénéfice, et le PDG est intronisé ingénieur « honoris causa » par l'université de la ville. Dans le même temps, la marque étend sa gamme de véhicules vers un public plus large avec la « petite » 850.

Malgré tous ces succès et sa fortune, Enzo Ferrari reste très discret sur sa personne. De plus en plus isolé et renfermé après la mort de Dino, il ne donne que très peu de rendez-vous, quitte très rarement Maranello et semble, à chaque fois, fuir comme la peste les plateaux de télévision. Il a aussi arrêté d'assister aux

courses depuis la mort de Dino, sans doute pour éviter de se retrouver pris au dépourvu à des journalistes (il prépare d'ailleurs ses interviews avec un soin méticuleux). Le « Commendatore », malgré les honneurs, est un anti-mondain, à la limite de l'agoraphobie. Sa vie personnelle est secrète et ce n'est que peu de temps avant sa mort que l'on a appris qu'il avait eu un fils caché, Piero Lardi. Il n'a que peu d'hommes de confiance et même ses plus proches collaborateurs ont du mal à le suivre, encore plus les pilotes de Formule 1, ce qui explique nombre de démissions spectaculaires.

Pour autant, ce n'est pas un patron oublieux de ses ouvriers : pendant longtemps, il a invité ses employés à déjeuner une fois par an, lors de la conférence de presse annuelle. C'est en revanche un patriote affirmé, qui recrute longtemps des pilotes italiens de préférence pour conduire ses véhicules, même si des as du volant de toutes nationalités ont piloté les voitures de la firme, comme par exemple le champion autrichien Niki Lauda. Pourtant, Enzo Ferrari n'a jamais cherché à entrer en politique et s'en est publiquement défendu. C'est aussi un mécène : en mémoire de Dino, il a beaucoup donné à l'institut Mario Negri à Milan, qui mène des recherches contre la maladie de Duchesne. La Scuderia continue de participer aux courses, avec des succès (le titre de Phil Hill en 1961) mais aussi des drames (la mort de Wolfgang Von Trips la même année). L'entreprise prospère si bien qu'elle finit par aiguïser des appétits, en particulier celui du géant Ford qui, en mai

1963, envisage d'acheter Ferrari pour en faire une filiale de voitures de sport. Mais Enzo Ferrari, ayant la fibre patriotique, envisage de céder son entreprise à un constructeur italien : Fiat. À défaut d'avoir été son employé, il sera son associé. En outre, c'est pour lui la seule façon pour lui de rester à la fois constructeur et écurie de Formule 1. Les négociations avec les deux géants s'engagent donc. Mais celles avec Ford s'enlisent. Dépit et furieux, le constructeur américain décide de se lancer dans la course, au Mans. Pour la Scuderia, c'est un nouveau concurrent qui va s'avérer être une redoutable équipe au Mans avec la GT40, qui remporte quatre victoires d'affilée dans une discipline que l'équipe italienne dominait jusque-là. De son côté, Ferrari se rapproche de plus en plus de Fiat. Fruit des accords, en 1965, la firme de Turin crée un modèle équipé du moteur V6 de Dino Ferrari, puis en mémoire du fils d'Enzo est créée un modèle Dino « indépendant », équipé de ce même moteur (Enzo Ferrari ne voulant pas y mettre le nom de sa marque, car ce n'était pas un V12). Enfin en 1969, après plusieurs rapprochements, la nouvelle tombe : Ferrari et Fiat se lancent dans une participation paritaire, Fiat acquérant 40% des parts de l'entreprise, Enzo Ferrari en gardant 49% mais s'engageant à les céder à Fiat le jour de sa mort. Selon le journal allemand « Der Spiegel », des difficultés financières auraient poussé Ferrari à vendre. Mais il s'agissait aussi de pouvoir se maintenir en compétition tout en vendant des voitures sur route, quitte à dépendre d'un plus grand groupe par un



Le pilote autrichien Niki Lauda, champion du monde en F1 avec Ferrari.

accord amiable, tant les frais de compétition sont importants. Plus symboliquement, cet accord signe la fin des « petits » constructeurs en F1 : désormais, seuls les grands pourront espérer rafler les victoires. Les courses se poursuivent, en particulier en Formule 1, devenue la discipline reine pour Ferrari. Après une période en demi-teinte à la fin des années 60 et le début des années 70, Enzo Ferrari confie la direction de l'équipe à son assistant, Luca Cordero di Montezemolo. L'écurie trouve aussi le pilote génial qu'il lui faut : Niki Lauda, dit « l'Ordinateur ». La Scuderia reprend sa domination en Formule 1 en 1975 et 1977, malgré le terrible accident de Lauda en 1976. Enzo Ferrari est au sommet de sa réussite, mais il annonce à la fin de l'année 1977 qu'il abandonne la présidence de l'entreprise Ferrari et ne garde plus qu'un rôle de conseiller, pour des

raisons d'âge et de santé. Le « Commendatore » a en effet presque 80 ans et souffre de problèmes pulmonaires, peut-être dus à l'inhalation prolongée de gaz d'échappements. Il garde en revanche le commandement de la Scuderia, dont il installe le siège à Fiorano, juste à côté de Maranello. Peu de temps après, en février 1978, sa femme Laura décède, suite à une myopathie dont elle souffrait depuis de longues années. Et en octobre de la même année, la tombe de Dino est profanée. Malgré ces malheurs, la période est riche en succès : la Scuderia domine encore la Formule 1 avec Jody Scheckter en 1979 (le dernier pilote Ferrari titré avant Michael Schumacher en 2000) et garde son titre de constructeur en 1982 et 1983, malgré la mort de Gilles Villeneuve, un pilote qu'Enzo Ferrari aimait sincèrement, et le très grave accident de Didier



Le légendaire logo de la marque Ferrari qui est la signature de la voiture.

Pironi, autre pilote-maison. Enzo Ferrari est aussi élevé à la dignité de Chevalier de la Grande-Croix, la plus haute distinction italienne. Et Ferrari reste plus que jamais une marque de prestige, comme elle le prouve avec la remarquable F40 qui fait sensation à sa sortie en 1987. Bien que continuant de diriger avec clairvoyance la Scuderia et de conseiller la direction de Maranello, Enzo Ferrari s'affaiblit de plus en plus. Au début de l'année 1988, il contracte une mauvaise grippe qui le laisse très faible et souffre de plus en plus d'insuffisance rénale, au point qu'on le pense perdu. Le pape en personne se rend à son chevet en juin. Il s'éteint finalement le 4 juillet 1988, dans son immeuble du largo Garibaldi. Par un curieux hasard, l'honneur funèbre qui lui est rendu vient de la Formule 1 : au Grand Prix d'Italie, un mois plus tard, les pilotes de la Scuderia réalisent un doublé magnifique. Enzo Ferrari sera resté vainqueur jusqu'au bout.

E.T

Ferrari 458 Italia rouge debout devant les
dunes du désert. Moteur V8, 4.5L, 570HP









1962 rouge Ferrari 250 GT Spyder Californie

Michel Delloye et Jacques-Olivier Larant

Les Hôteliers Impertinents : « Créer des lieux uniques à forte identité »

Chiffres clés

- 20 millions de CA
- 145 collaborateurs
- 300 chambres
- 6 adresses : Hôtel Monte Cristo, le Coq Hôtel, La Belle Ville, La Conversation, L'Antoine, La Mission.



« Notre force est notre capacité à aller sur des opérations complexes ».

« *Les Hôteliers Impertinents* » ouvrent leur première adresse en province : *La Mission* à Saint-Sauveur sur l'île d'Yeu, un hôtel 4 étoiles doté de nombreux espaces. Une initiative réussie grâce à deux fondateurs amoureux du lieu, Michel Delloye et Jacques-Olivier Larant, qui ont déjà ouvert cinq adresses à Paris.

Vous êtes amis depuis le lycée, quel fut votre parcours avant la création du groupe en 2012 ?

Michel Delloye : Nous étions tous deux entrepreneurs auparavant. Mon parcours est le suivant, école commerce, salarié de compagnies bancaires, puis *DHL*, *Hachette*, puis le cabinet conseil spécialisé en réduction des coûts. Lorsque j'ai vendu ma société, j'ai décidé de rejoindre l'hôtellerie. Un métier qui ne peut être choisi que par passion, car il exige des compétences financières, opérationnelles,

de relations humaines, s'adresse autant au temps immédiat qu'au temps long.

Jacques-Olivier Larant : Mon profil est marqué par l'immobilier et la construction où j'ai exercé pendant douze ans en participant à la construction du groupe *Foncia*, puis j'ai rejoint en tant qu'associé un fonds d'investissement détenu par des assureurs. La restructuration de lieux m'est familière. Nous avons le financement, et avons décidé d'investir dans ce secteur très prometteur.

Comment choisissez-vous le lieu et le thème de chaque implantation ?

J-O.L. : Grâce à notre expérience, nous disposons d'une capacité à fédérer et à solliciter les réseaux qui nous accompagnent pour identifier les opportunités. Le premier critère est de trouver des opérations à forte création de valeur. Si l'on prend l'hôtel *Belle Ville*, nous sommes partis d'un bâtiment de deux étages pour en construire huit et deux niveaux de sous-sol, un chantier qui exigeait l'implantation de 89 micropieux. Nous nous positionnons sur des opérations qui imposent une création de toutes pièces ou une transformation majeure. Notre force est notre capacité à aller sur des opérations complexes.

M.D. : Avant de nous lancer, j'ai visité quelques 200 hôtels. Commencer par Paris permet

d'obtenir de bons rendements sur un marché aux prix élevés. De plus, les très gros travaux découragent certains opérateurs. Nous n'investissons un lieu que lorsque nous savons précisément ce que nous souhaitons y faire. Notre processus de décision est rapide, que ce soit pour choisir le lieu ou l'ADN qui va lui être donné en poussant très loin les détails. Sur le *Monte Cristo*, c'est l'orientalisme du XIX^e siècle qui a primé, avec trumeaux, tissus de velours, à 800 m du Panthéon où Alexandre Dumas est enterré, dans un quartier fréquenté par les Américains. Nous avons produit les dessins et travaillé avec le peintre Christophe Debusschere, fait fabriquer notre mobilier...

Vous disposez de cinq établissements parisiens, pourquoi l'île d'Yeu ?

M.D. : Il ne s'agit pas du premier dossier que nous étudions en province, mais nous ne nous lançons que si tous les critères sont réunis. Nous connaissons tous deux l'île d'Yeu, le propriétaire nous a contacté pour ce bâtiment *La Mission*, qui était une école, au départ pour un simple conseil. Cette île est d'une surface très modeste, et la population éprouve un attachement très fort pour *La Mission*. Finalement, le propriétaire a décidé de nous vendre ce lieu, même si nous considérons qu'il s'agit plutôt d'une transmission. L'île d'Yeu est un lieu tout à fait à la hauteur de Saint-Tropez, Cap Ferret, ou de l'île de Ré, mais elle est la plus préservée.

Cela présage-t-il de nouveaux lieux en province ?

M.D. : Oui, le territoire français nous intéresse, nous nous y sentons en maîtrise, que ce soit dans les grandes villes, les côtes, la montagne... La plupart des groupes hôteliers fonctionnent fréquemment sur une revente possible d'un ensemble. De notre côté, nous avons reçu des propositions d'entrée au capital que nous avons refusées. À présent, nous sommes plutôt sur la voie de choisir un actionnaire privé pour telle ou telle nouvelle opération, mais pas sur le groupe.

Les recrutements sont-ils faciles ?

J-O.L. : Nous subissons les mêmes difficultés que nos concurrents, en particulier depuis le Covid, avec un bouleversement des schémas de vie. Nous nous appuyons sur des profils très jeunes, autour de 30 ans à qui l'on demande beaucoup en termes d'autonomie, de matriciel collaboratif et à qui nous proposons beaucoup de formation et de la promotion interne. Nous les associons aux données de performance et communiquons via la messagerie *Slack*.

Il n'y a que sept personnes au siège, donc pas de centre décision ou de poids administratif étouffant. Le sentiment d'adhésion, d'attachement au groupe est fort.

Vous avez créé un bar au Monte Cristo très axé sur le rhum, des goûts personnels ?

M.D. : Pas exactement. Lorsque nous avons réfléchi à l'ambiance XIX^e siècle au *Monte Cristo*, nous avons pensé à Dumas, d'origine antillaise et avons décidé de nous offrir une collection de rhums exceptionnelle, la meilleure. Notre expertise s'accroît au fil du temps, avec un personnel qui connaît parfaitement le produit, peut le présenter, en parler. Par ailleurs, depuis le début, la valeur de cet actif a doublé. Un exemple de notre vision qui doit être à la fois créative et pragmatique.

■ **« À ce jour, toutes nos opérations sont financées sur nos fonds propres avec l'accompagnement d'un pool bancaire fidèle. »**

Jacques-Olivier Larant

Comment vous distinguez-vous de l'offre d'autres groupes indépendants ?

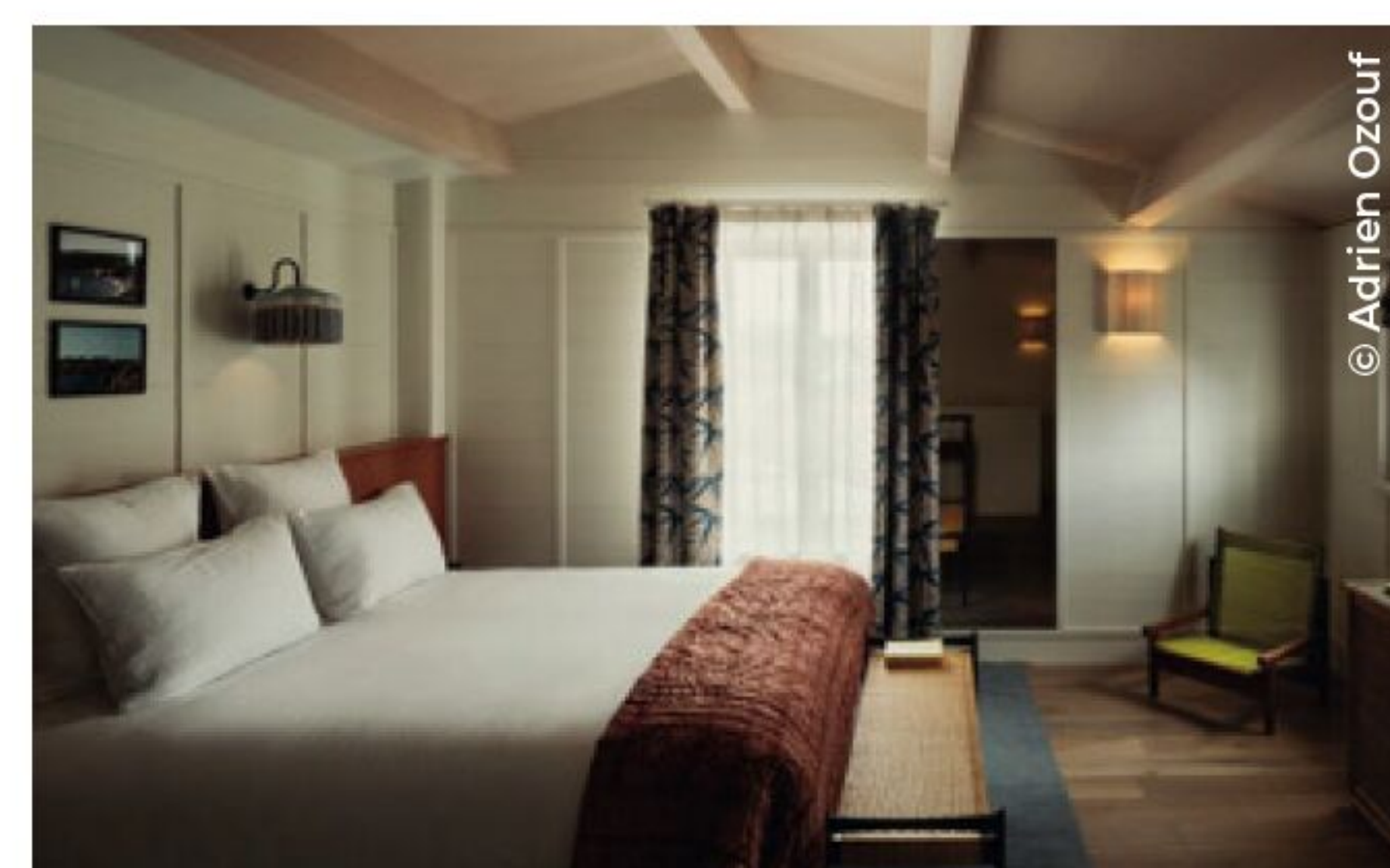
En quoi consiste votre « impertinence » ?

M.D. : Premier élément, nous avons choisi le mot hôtelier, pas hôtel. Nous sommes sur un métier où l'homme compte plus que le lieu. D'ailleurs, les bonnes comme les mauvaises critiques portent toujours sur l'équipe ou le service. Impertinents, car nous ne cessons de remettre en question nos idées afin d'être certain de faire le bon choix, nous poursuivons dans ce refus d'uniformité des lieux, pour une vision de l'hospitalité différente. Nous annonçons ce que nous allons faire, et nous faisons ce qui a été annoncé, avec nos partenaires bancaires comme avec tous. Nous investissons notre argent et tout notre temps dans notre affaire.

J-O.L. : Un point important est que nous tentons toujours d'intégrer une offre de restauration en cohérence avec chaque lieu, plus tous les à-côtés. Nos hôtels sont des 4*,

La Mission Ile d'Yeu 4*

- 22 chambres, 5 suites
- Ancien canton de garnison sous Napoléon III et ancienne école
- Spa Nuxe
- Jardin de 4000 m²
- Restaurant chef Thomas Gibert
- Flotte de 110 vélos
- Offre de séminaires & ouvert à l'année.



La Conversation est un 3* par la dimension des chambres, mais son standard est supérieur. Quant à *La Mission*, c'est un 4* de standard 5*.

Vos plans à 5 ans ?

J-O.L. : Nous avons des entretiens réguliers avec des investisseurs tiers, des discussions sont en cours sur certains projets où l'on nous confierait la gestion et la direction d'établissements. L'un d'entre eux est en bonne voie pour Paris à horizon 2026. Il s'agit d'une diversification qui devrait se développer ces prochaines années.

M.D. : Nous avons développé six adresses sur un cycle de dix ans, ce qui est absolument frénétique. Il nous est impossible de poursuivre sur ce rythme. Notre volonté est de rester libre, sur le processus de décision et sur les modalités d'action. Être minoritaire ou majoritaire sur certains projets est à envisager, à condition d'avoir la main sur l'opérationnel en assurant un retour sur investissement à ces actionnaires dormants. Leur motivation repose souvent sur les dispositifs fiscaux existants ou dans un cadre de donation. Notre engagement personnel est très élevé, nous pouvons imaginer doubler la surface actuelle, mais pas la décupler.

Propos recueillis par Anne Florin

Les vins Rouge Clair en font voir de toutes les couleurs



Le vin rouge clair, une invention marketing ou un vrai vin rouge ? Même si l'origine du « claret » bordelais remonte à plusieurs siècles. Réponse à la montée en popularité du rosé, des viticulteurs innovent avec des vins rouges clairs, légers et rafraîchissants.

Que l'on soit amateur de vin rouge ou pas, chacun connaît la couleur assez foncée d'un bon rouge, même si les nuances existent. La vinification peut effectivement influencer très fortement la couleur, comme elle fait avec les rosés. On entend parfois un client au restaurant demander lors de la commande d'une bouteille de vin rosé, « il est clair ? », la couleur semblant être synonyme de la qualité recherchée. La mode du « clair » serait-elle en train de s'introduire sur le marché plus traditionnel du vin rouge ?

L'OBTENTION DE LA COULEUR

Plusieurs éléments viennent influencer la couleur d'un vin, en particulier la couleur de peau du grain de raisin et le temps de macération. La grappe peut ainsi être de couleur noire, ou rouge violet et les pigments contenus dans la peau des grains va jouer son rôle. Le cépage

est important, un Pinot noir n'aura pas les mêmes caractéristiques de couleur qu'un Syrah. Traditionnellement, les vins rouges disposent de couleurs déjà définies, de la framboise au grenat au début de sa vie pour aller vers le rubis, le pourpre et parfois pour certains après une quinzaine d'années, une teinte qui tend vers l'orangé.

GÉRARD BERTRAND ET CHAPOUTIER EN TÊTE

Les lancements de nouveaux produits par Gérard Bertrand et la maison Chapoutier soulèvent toujours l'attention, le marketing de ces entreprises étant au fait des dernières tendances consommateurs. Pour Gérard Bertrand, le groupe propose dans sa gamme un « Rouge Clair 2023 » de 12.5° dont la robe est en effet à la limite du rosé, qualifiée de « rubis lumineuse », dont les caractéristiques sont la minéralité et le corps

léger, élaboré à partir de grenache noir et de syrah. Chez M.Chapoutier, les cépages et le degré d'alcool sont identiques, l'étiquette précise « CLAIR & frais », facile à déguster y compris sur des plats épicés. Petite innovation, la mention « frais » de l'étiquette apparaît lorsque le vin est à la bonne température de dégustation.

UNE TENDANCE PORTEUSE

Inutile d'être un super connaisseur pour comprendre l'intention des initiateurs de cette nouvelle tendance. La consommation de vin rouge est à la baisse, le rosé est en train de prendre une importance considérable, en particulier en France. Les viticulteurs recherchent donc des idées pour retrouver les volumes perdus par la création de ces vins rouges clairs et légers. Tous ces vins se boivent frais comme le rosé, la dégustation se fait entre 8 et 13 degrés étant donné l'assez faible teneur en alcool.

En effet, pour les vins rouges plus charpentés, la dégustation oscille entre 14 et 17°. De nombreux autres viticulteurs se sont lancés dans cette initiative, cherchant à booster leurs ventes. Ainsi, dans le Languedoc, on trouve également des vins assez étonnants comme le « *Roug'E'Clair* » 2022 produit par le domaine Ledogar dans les Corbières. Les cépages sont du terroir, mourvèdre et carignan, pour un vin cultivé en biologique dont l'étiquette peut surprendre.

LES CLARETS

Le marketing de ces nouveaux lance-ments peut, en effet, aussi s'appuyer sur l'histoire bordelaise des clarets, devenus clarets. Les Anglais installés en Aquitaine se sont accoutumés à la consommation du vin. Au XIIe siècle, il s'agissait de clarets, des vins peu fermentés, clairs, exportés vers le royaume britannique pour une consommation dans la foulée. Pour revenir à une histoire plus contemporaine, le claret a refait son apparition dans les années cinquante en Bordelais, grâce à l'obstination d'un grand nom de l'œnologie, Emile Peynaud. Ce dernier va élaborer le Claret de Quinsac, créant par la même occasion l'appellation officielle « Bordeaux Claret », pour des vins élaborés à partir de cépages locaux, mais macérés sur une durée très courte, entre 6 et 48 heures seulement. Plusieurs viticulteurs poursuivent la tradition de production de claret comme la famille Carteyron qui présente son Château Penin 2023, sa dernière pépite à la robe cerise, à base de 90% de merlot marié à 10% de cabernet sauvignon pour mettre en avant son savoir-faire en la matière.



Le Rouge Clair de Gérard Bertrand.

LE CÔTÉ « FRAIS »

Les Français boivent moins d'alcool, un fait plutôt positif, ils apprécient les vins conviviaux, avec une certaine facilité de consommation, pour les boire frais en été. Or, un bon vin rouge haut de gamme ne correspond pas à ce dernier critère. Il est souvent traité avec un certain cérémonial, du respect pour ce breuvage qui a demandé des efforts et du temps pour parvenir à séduire des palais exigeants et connaisseurs. On sait que le succès du rosé auprès des jeunes et des femmes est notamment venu du fait que ce vin ne demande pas une vraie culture pour être apprécié, même s'il y a un mouvement vers le haut de gamme et la sophistication. Autre élément important pour les plus jeunes, il y a un grand choix de variétés biologiques. Et, personne ne vous regarde d'un air bizarre si l'on décide de rajouter des glaçons. Comme le dit Michel Chapoutier « *il faut prendre le vin avec décontraction* ».

Le rouge clair, et non pas claret ce qui lui permet de ne pas être uniquement bordelais, veut s'inscrire dans la culture populaire du vin de soif. Cette opportunité n'est pas à négliger, les grandes maisons exportatrices savent que ce type de vins élaborés dans d'autres pays comme l'Italie a déjà séduit les pays anglo-saxons.

LE FUTUR DU VIN ROUGE CLAIR

En France, il risque évidemment d'y avoir une certaine confusion entre consommation de rosé et de rouge clair. Les rosés traditionnels du Roussillon, par exemple, que l'on trouve de moins en moins par le succès du rosé « clair », ont une robe



Le Rouge Clair & Frais de M. Chapoutier.

foncée qui les rapproche d'un vin rouge sans en avoir les particularités gustatives. Le vin rouge dispose déjà d'une gamme très étendue de possibilités, entre un Corbières brûlant de soleil et un Saumur-Champigny qui sent la campagne, ce nouveau segment de marché doit encore faire ses preuves.

LE BEL AVENIR DU ROUGE CLAIR

Le danger est que les différentes offres ne finissent par brouiller complètement la vue du marché. Le rouge clair aura-t-il sa chance face au raz de marée du rosé en France ? À moins que le défi ne se gagne plutôt à l'étranger ? Le marché mondial du vin devrait atteindre une valeur approximative de 737 milliards de dollars d'ici 2032, avec un taux de croissance annuel composé (CAGR) de 6,20% pendant la période de prévision de 2024-2032 selon *Expert Market Research*. Dans ce contexte, Que représentera la part de marché du rouge clair ? L'aventure ne fait que commencer ! ■ A.F.

TOUT A COMMENCÉ PAR UN CROQUIS

Un aviateur de la Première Guerre mondiale, une Comtesse en deuil et un graveur talentueux sont les protagonistes de l'histoire captivante derrière le Cheval cabré, l'un des symboles les plus reconnus mondialement. L'histoire débute il y a un siècle, lors d'une course automobile dans le nord de l'Italie.

L'histoire du célèbre symbole de Ferrari, le cheval cabré, est profondément enracinée dans des événements historiques et personnels marquants. Tout commence en 1923 lors du Grand Prix du Savio, une course dans le nord de l'Italie. Enzo Ferrari, alors jeune pilote de 25 ans, remporte sa première victoire significative. Ce succès sur la piste n'est cependant pas le seul événement marquant de cette journée. Enzo fait la connaissance du comte Enrico Baracca, père de Francesco Baracca, un héros de l'aviation italienne de la Première Guerre mondiale.

Francesco Baracca, célèbre pilote de chasse, arborait un cheval cabré noir sur son avion. Après sa mort au combat en 1918, ce symbole devint un hommage posthume à son courage et à son héroïsme. Enzo et le comte Baracca développent rapidement une amitié durable. Quelques années plus tard, la comtesse Paolina Biancoli, mère de Francesco, offre à Enzo Ferrari le cheval cabré de son fils, convaincue qu'il lui portera chance. Ce geste symbolique marque le début de

l'adoption de cet emblème par Ferrari.

Le cheval cabré apparaît pour la première fois sur une Alfa Romeo concourant pour la Scuderia Ferrari à Spa Francorchamps en 1932, vraisemblablement conçu par Gino Croari. Mais ce n'est qu'en 1947, avec la sortie de la Ferrari 125 S, que le symbole devient officiellement associé à Ferrari. L'emblème est perfectionné grâce à la collaboration avec Eligio Gerosa, un graveur renommé de Milan. Gerosa, admirateur de Francesco Baracca, avait déjà travaillé sur le symbole pour une association en l'honneur du pilote de chasse. En 1949, l'entreprise de Gerosa est rachetée par O.M.E.A., propriété de la famille Candiani. Les archives de cette société dévoilent la collaboration étroite entre Ferrari et Gerosa. Emilio Candiani, président de l'entreprise, se souvient des visites d'Enzo Ferrari à l'atelier et des discussions minutieuses sur le design du cheval cabré. Des ajustements sont effectués, comme le retournement du cheval vers la gauche, pour perfectionner l'emblème.

UN SYMBOLE RAFFINÉ ET EMBLÉMATIQUE

L'emblème évolue avec le temps, devenant plus élégant et raffiné. Emilio Candiani, honoré du titre de « Cavaliere », exprime sa fierté d'avoir contribué à l'un des symboles les plus célèbres au monde. Le fond jaune vif de l'écusson, choisi pour représenter Modène, et les lignes droites au lieu des courbes, sont des choix influencés par Enzo Ferrari lui-même. Le cheval cabré, devenu plus mince et plus stylisé, symbolise l'innovation et l'excellence de Ferrari. L'histoire du cheval cabré est un témoignage de l'engagement d'Enzo Ferrari à regarder vers l'avenir tout en honorant le passé. Emilio Candiani se souvient de la détermination et de la vision de Ferrari, convaincu de l'importance de ce symbole pour son entreprise. Aujourd'hui, le cheval cabré est un emblème mondialement reconnu, représentant la passion, l'innovation et l'héritage de Ferrari. ● I. G.

Francesco Baracca, célèbre pilote de chasse, arborait un cheval cabré noir sur son avion. Après sa mort au combat en 1918, ce symbole devint un hommage posthume à son courage et à son héroïsme.



Profitez de nos conditions d'abonnement à prix réduits



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

Profitez de notre offre !

ECONOMIE		PEOPLE	
☐ Entrepreneurs	10 n° 69€	☐ Journal de France	12 n° 57€
☐ C'est votre argent !	8 n° 51€	☐ Intimité	8 n° 25€
PASSION		☐ Intimité Dimanche	8 n° 19€
☐ Spécial Chats	8 n° 51€	☐ Spécial Dernière	8 n° 19€
☐ Spécial chiens	8 n° 51€	☐ Paris Confidences	8 n° 19€
☐ Pêche magazine	8 n° 38€	☐ Crimes magazine	8 n° 13€
☐ France Patrimoine	8 n° 83€	☐ Spécial Police	8 n° 18€
AUTO		☐ Histoires vérité	8 n° 26€
☐ L'essentiel de l'auto	8 n° 44€	☐ Souvenirs souvenirs	8 n° 37€
☐ Auto magazine	8 n° 22€	☐ Johnny magazine	8 n° 51€
☐ Auto revue Alpine	8 n° 80€	☐ Reines & Rois	8 n° 44€
☐ L'essentiel Ferrari	8 n° 57€	☐ Royauté	8 n° 80€
☐ L'essentiel Porsche	8 n° 80€	SPORT	
☐ L'essentiel du Drone	8 n° 125€	☐ Le Foot (mensuel)	12 n° 37€
CULTURE/INFORMATION		☐ Le Foot magazine	8 n° 38€
☐ Science Magazine	8 n° 50€	☐ Rugby magazine	8 n° 42€
☐ L'Essentiel de la science	8 n° 61€	☐ France Basket	8 n° 44€
☐ OVNIS magazine	8 n° 50€	☐ Le Sport (spécial)	8 n° 44€
☐ Spécial Paranormal	8 n° 54€	☐ Auto sport magazine	8 n° 108€
☐ Question de Philo	8 n° 63€	MAISON & DÉCO-JARDIN	
☐ Grands Hommes	8 n° 95€	☐ Maison Décoration	8 n° 62€
FÉMININ SANTÉ PSYCHO		☐ Maison campagne & jardin	8 n° 44€
☐ Féminin Psycho	8 n° 38€	☐ Jardiner	8 n° 31€
☐ Santé Revue	8 n° 80€	☐ Info jardin	8 n° 96€
☐ Féminin Senior	8 n° 38€	☐ Potager pratique	8 n° 80€
☐ Santé revue seniors	8 n° 51€	☐ Potager bio de saison	8 n° 38€
☐ Féminin seniors santé	8 n° 38€	VIE PRATIQUE	
☐ Le magazine des femmes	8 n° 31€	☐ Stop Arnaques	8 n° 31€
☐ Votre Beauté	8 n° 83€		

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

Magazine 1 : €

Magazine 2 : €

Magazine 3 : €

[illegible]

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 : [][][]

Signature obligatoire :

(Entreprendre SA est coté en bourse sur Euronext Paris - code ALENR)
60 magazines à découvrir sur groupe-entreprendre.shop

Entreprendre SA

**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 plus de 60 magazines publiés en kiosques, est coté sur Euronext Paris (code ALENR). Participez à son développement.

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