

# Gazzetta

n°10

**Les 365 GT,  
400 et 412i**

**Le Grand-Prix  
de Suzuka**

DOM PERIGNON  
1638 - 1715  
CELLERIE DE L'ABBAYE D'HAUVILLERS  
DONT LE CLOITRE ET LES GRANDS VIGNOBLES  
SONT LA PROPRIETE DE LA MAISON  
MOËT & CHANDON



**Première sortie du Cavallino Rosso en Champagne**

# Gazzetta

La revue bimestrielle du Cavallino Rosso Club France

12

**Melbourne, Genève,  
Barcelone...  
Ferrari commence  
très fort 1999 !**

# Gazzetta

La revue bimestrielle du Cavallino Rosso Club France

14



***Spa, Nürburgring...  
des sorties très rouges !***

# Gazzetta

La revue bimestrielle du Cavallino Rosso Club France

15



***La 360 Modena présentée à Fontainebleau***

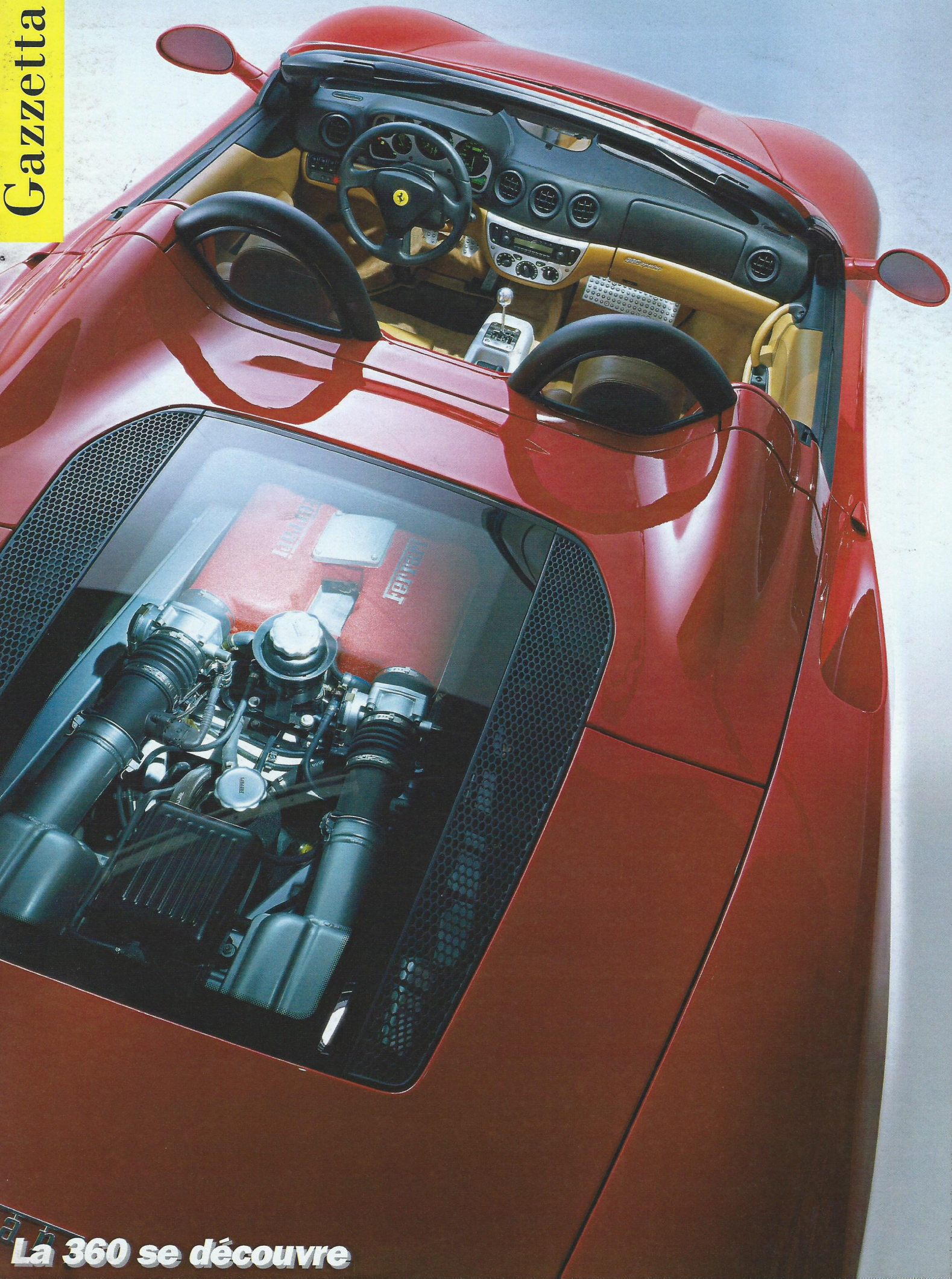
# Gazzetta

La revue bimestrielle du Cavallino Rosso Club France

16



**Jean Todt : l'homme qui fait gagner les voitures rouges**



La 360 se découvre

## Jess Pourret se confie...

Jess Pourret est une personnalité Ferrari de longue date, auteur de plusieurs livres, ancien vendeur Ferrari et collectionneur historien, aujourd'hui expatrié en Thaïlande.

Cyrille Jaquinot, membre dynamique du club, a recueilli son témoignage.

*Comment vous est venue la passion pour Ferrari ?*

Ma passion pour Ferrari m'est venue après avoir passé les 1000 kilomètres du Nürburgring en 1961 dans les stands de Camoradi avec Masten Gregory et Lucky Casner, proches des stands Ferrari NART. Il est évident que les machines n'étaient pas ordinaires, comme les Bugatti que je conduisais à l'époque.

*Vous vendiez, en 1965, des Ferrari à la Franco-Britannic. Y avait-il véritablement une clientèle Ferrariste à cette époque en France ?*

En 1965, il y avait un excellent marché en France pour Ferrari, à peu près 70/80 voitures par an, et une clientèle fidèle et sportive, pas trop de nouveaux riches pour perturber l'ambiance.

*Votre premier contact avec Enzo Ferrari ?*

C'était à l'occasion du premier voyage du Club Ferrari France à Modène. Ensuite, une douzaine de fois.

*Quel a été le souvenir le plus marquant de votre 250 GTO (3607GT) ?*

Chaque voyage avec elle !



*Aujourd'hui, roulez-vous toujours en Ferrari ?*

Je n'ai pas cessé de rouler en Ferrari personnelles depuis mon achat en 1965, d'une Berlinette châssis long 0973GT. Aujourd'hui, j'ai une 308 GT4, une 308 polyester, une 250 MM Vignale Spyder en France et une 365 GTB/4 en Thaïlande.

## Luigi Chinetti : M. Ferrari America !

L'histoire de Luigi Chinetti reste indissociable de celle de Ferrari, car il fut d'abord pilote, organisateur, manager, distributeur de la marque à Paris et enfin, longtemps importateur exclusif aux Etats-Unis. Durant toute sa vie, Luigi n'a jamais cessé d'aimer le sport automobile et il sera, en grande partie, responsable de près de 15% des Ferrari construites pour le marché américain.

Fils d'un armurier, Luigi Chinetti, surnommé "Tintin en Amérique" dans les milieux Ferraristes, a vu le jour le 17 Juillet 1901 en Italie dans les environs de Milan. Il s'engage à 13 ans dans l'aviation militaire italienne jusqu'à ce que l'on découvre son vrai âge !

Il entre chez Alfa Romeo dans les années vingt comme apprenti mécanicien et découvre Enzo Ferrari, le pilote officiel de la marque. Luigi émigre à Paris avec sa famille pour devenir distributeur-importateur et metteur au point des automobiles Alfa Romeo. Il participe à diverses courses et concrétise sa première victoire, associé au français Raymond Sommer, aux 24 Heures du Mans de 1932 sur une Alfa Romeo 2.3 litres à compresseur, puis remporte une deuxième victoire en 1934 toujours sur Alfa mais avec Raymond Etancelin.

Le 23 Mai 1940, l'Italie déclare la guerre à la France et la famille Chinetti se rend aux Etats-Unis en compagnie de René Le Begue, Harry Schell et René Dreyfus pour participer aux 500 Miles d'Indianapolis avec deux Maserati 8 cylindres.

Luigi décide de rester aux USA et en Juin 1940, il réussit à être embauché comme ingénieur d'études dans la marine. Considéré longtemps suspect par les autorités américaines, il devient citoyen américain en 1946.

Une date à laquelle il fait son retour en France pour liquider ses affaires, et profite de l'hiver pour retrouver son vieil ami Enzo Ferrari, qui en Italie essaye de remettre en état son entreprise de machines-outils. Luigi Chinetti lui conseille plutôt la construction d'automobiles et le convainc facilement.

Enzo Ferrari le choisit pour devenir son représentant à Paris car il comptait beaucoup sur ses relations. Luigi fait sa première vente d'une Ferrari neuve sur un stand improvisé du Salon de Paris. Il s'agit de la 166MM rouge (châssis 0002) destinée à Tommy Lee.

Pour donner une dimension importante à la marque au petit cheval cabré, Luigi s'engage et gagne des courses célèbres



Luigi Chinetti en 1965

comme les 12 Heures de Paris, les 24 Heures de Spa et les 24 Heures du Mans. Le 3 Novembre 1948, sur la piste de Montlhéry, avec la 166 Spyder Corsa (châssis 016I), il réussit à porter le record mondial de l'heure à 202,243km et les records internationaux sur 20km et sur les 100 miles à plus de 203km/h. Ce jour-là, ni la pluie ni le vent n'ont empêché l'intrépide Luigi de réaliser ce formidable exploit.

Sa plus belle course est sans doute celle des 24 Heures du Mans en Juin 1949 (la première édition de l'après-guerre) où il impose majestueusement son troisième succès avec la 166 MM (0008) engagée par le Lord Anthony Selsdon. Il la pilotera pendant plus de 22 heures en laissant le volant à Selsdon moins de 2 heures !

Le nom de Ferrari commençait à se répandre en Europe et aux Etats-Unis car Luigi avait, entre temps, ouvert un garage dans la 19ème rue de New York, Enzo Ferrari lui ayant permis de le représenter officiellement aux Etats-Unis en 1950. La première Ferrari qui débarque en Janvier 1949 sur le sol américain est la fameuse 166 Inter Spyder Corsa (016I), avec un moteur 2 litres V12 de 150 chevaux, achetée par Briggs Cunningham.

La dénomination Inter qui exprime le souhait de Ferrari de financer sa participation en compétition par les gains que lui rapportait la vente de voitures routières, des voitures de course plus facilement domptables. Briggs Cunningham s'adjuge la première victoire du Cavallino aux Etats-Unis le 7 Mai 1951.

Les Ferrari étaient à cette époque, vous vous en doutez bien, très difficiles à vendre sur le marché américain, car elles étaient avant tout des voitures pour la course qui manquaient de raffinement. Les barquettes protégeaient le pilote autant qu'une moto et l'entretien devait être assuré par un spécialiste. Les dépliants publicitaires étaient rares mais la suprématie des succès en compétition avait un effet magnétique. Luigi Chinetti s'efforce de faire connaître la marque sur les plus fameux circuits américains. Sa dernière course en tant que pilote fut celle de la Carrera Panamerica en Novembre 1954 avec l'américain John Shakespear, sur un Spyder 375MM (0376AM).

Dans les années 50, il crée le North America Racing Team (abrégié en NART par Enzo Ferrari) qui révélera parmi plus de 120 pilotes amateurs et professionnels comme Phil Hill, Dan Gurney, Masten Gregory, Mario Andretti et bien d'autres encore. Mais la plus légendaire de ses découvertes fut celle de deux jeunes mexicains, les frères Rodríguez.

La première Ferrari ayant couru sous l'emblème NART était une 860 Monza pilotée par Bruce Kessler à Line Rock. Le NART s'impose dans toutes les catégories, Sport-Prototypes, Grand Tourisme, Can-Am et même en Formule 1. Le 4 Octobre 1964, deux Ferrari F1 participent au Grand-Prix des Etats-Unis à Watkins Glen et sont peintes en blanc et bleu, les véritables couleurs du NART. Il s'agit des 158 F1 de John Surtees et 512 F1 (appelée également 1512 F1) de Lorenzo Bandini. Elles porteront aussi les couleurs américaines pour le Grand-Prix du Mexique.



Pedro Rodriguez sur une 512 F1 au Grand-Prix des Etats-Unis de 1965

La plus fantastique course du NART restera les 24 Heures de Daytona où le 5 Février 1967, trois 330 P4 franchissent la ligne d'arrivée ensemble.





*Bien que les voitures du NART soient habituellement recouvertes d'une bande blanche et bleue, cette 365 GTB4 rouge (châssis 18095) fera partie des dernières Ferrari engagées au Mans. Ici en 1977, elle terminera 16e au classement général avec une distance totale de 3667,64km à une moyenne de 152,818km/h. Sa 5eme place dans la catégorie IMSA sera une maigre récompense.*

Le NART cesse toute activité en course en 1982 faute de Ferrari susceptibles d'être engagées.

Luigi Chinetti a été l'instigateur pour les modèles 340, 342, 375 America, 340 Mexico, 250 GT Spyder California, 300 et 410 Superamerica, 500 Superfast et 275 GTB/4 Spyder NART. Les derniers temps, il ne communiquait avec ses clients que par téléphone. Il s'éteindra en Août 1994 à l'âge de 93 ans, pour aller rejoindre son vieux compagnon de route Enzo Ferrari. Ciao Luigi !

● texte : Cyrille Jaquinot  
photos : Cyrille Jaquinot et *Ferrari au Mans*

# Hommage

texte Cyrille Jaquinot

## Gilles Villeneuve, la légende numéro 27

Si la Scuderia Ferrari a souvent brillé dans le monde de la F1 au fil des décennies, les années Gilles Villeneuve resteront toujours les plus belles pages de l'histoire Ferrari.

Enzo Ferrari aimait le comparer à Tazio Nuvolari, le pilote mythique des années 30, surnommé le Fils du Diable à cause de son mépris du danger.

Le courage, la passion et le talent sont les principales qualités de ce jeune canadien né le 18 Janvier 1950 à Chambly au Québec. Il épouse le 17 Octobre 1970 Joann Barthe qui lui donne deux enfants, Jacques (que nous connaissons bien) né en 1971 et Mélanie née deux ans plus tard.

Il fait ses premières apparitions en 1973 dans les compétitions automobiles en Formule Ford, puis en Ford Atlantic où il brille en 1976 en gagnant 9 courses sur 10, et s'adjugeant le titre canadien et celui des Etats-Unis.

Le 16 Juillet 1977, il débute en Formule 1

sur une McLaren M23 au Grand-Prix de Grande Bretagne où il termine 11ème. Il signe son premier contrat avec Ferrari le 21 Septembre 1977 et le 9 Octobre il court déjà !

En 1978, il dispute tous les Grand-Prix de F1 et le 8 Octobre, il remporte sa première victoire sur une 312T3 au Grand-Prix du Canada à Mosport Park.

Gilles, déjà considéré comme l'un des meilleurs, pour ne pas dire le meilleur, était autant aimé que critiqué du public.

L'arrivée de Jody Scheckter en 1979 au sein de l'équipe contribue à renforcer l'image de Ferrari. Une profonde amitié entre les deux hommes va ainsi naître. Jody apporte le titre mondial à Ferrari et Gilles conquiert le coeur de tous les tifosi.

Gilles considère le risque comme partie intégrante de son travail. Il est capable de détruire des demi-arbres, les boîtes de vitesse, les embrayages et les freins. Il ne

roule jamais autrement qu'à fond, et ce tant sur route que sur piste.

Lors des séances d'essais à Fiorano, il n'était pas rare de rencontrer Jody et Gilles à fond, chacun sur une Ferrari de série sur la route reliant Monaco à Maranello.

1980 et 1981 sont les deux années catastrophiques pour la Scuderia, une série d'abandons et d'accidents s'ensuivent.

Mais le canadien renoue avec la victoire à Monaco et à Jarama en 1981 avec la voiture n°27.

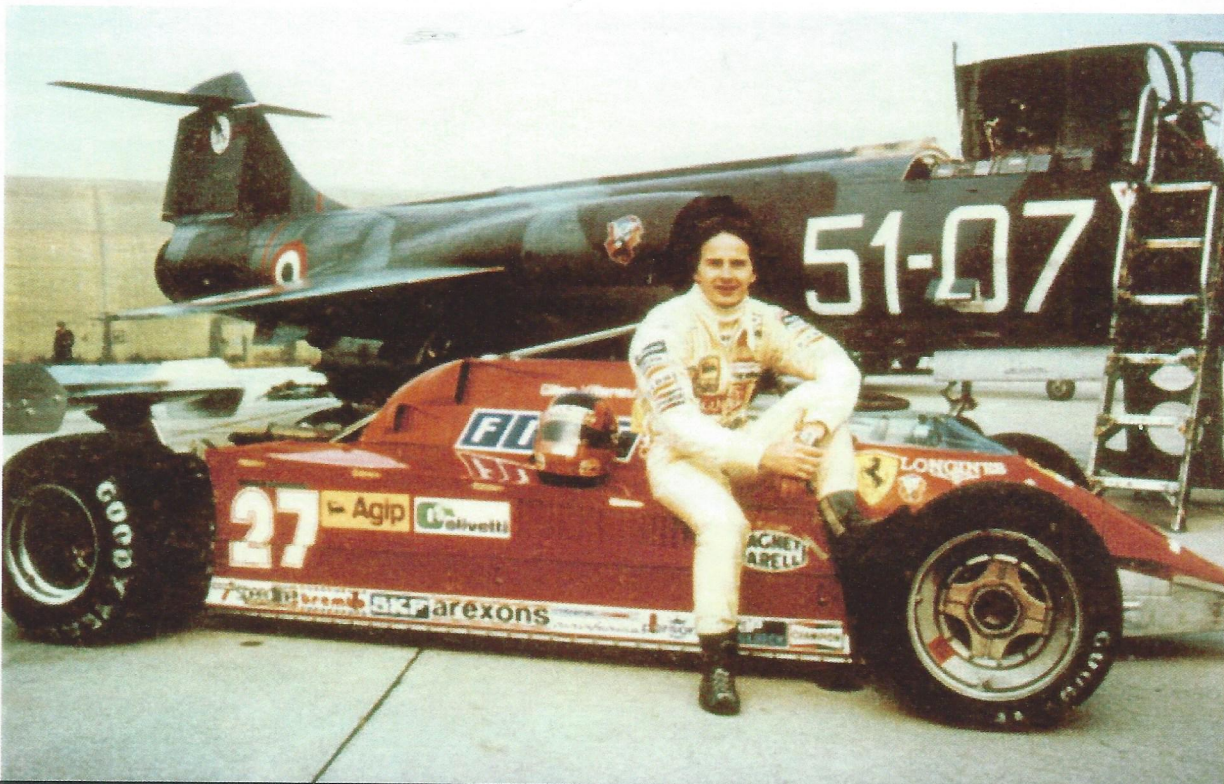
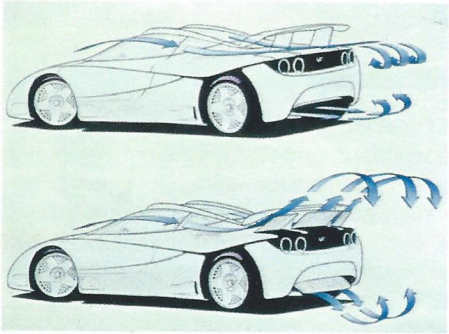
Le Samedi 8 Mai 1982, une terrible

tragédie s'annonce lors de l'ultime séance d'essai du Grand-Prix de Zolder en Belgique. La Ferrari 126C2 n°27 grimpe sur les roues de la Marche de Jochen Mass, s'envole et retombe un peu plus loin en piquant du nez. Gilles Villeneuve est tué sur le coup et son corps s'éjecte du siège de la Ferrari pour s'écraser contre le grillage de protection de la piste.

La Scuderia a perdu ce jour là son "champion sans peur et sans reproche"... ●



Enfin, avec ce genre de boîte de vitesse, il faut pouvoir être capable de prendre des décisions rapides, d'où l'introduction d'une instrumentation digitale pour une vision graphique immédiate. ●



Certains le comparaient à un aviateur

### Les victoires de Gilles Villeneuve sur Ferrari

Canada sur une 312 T3 (1978)

Afrique du Sud sur une 312 T4 (1979)

Amérique de l'Ouest sur une 312 T4 (1979)

Amérique de l'Est sur une 312 T4 (1979)

Monaco sur une 126 CK (1981)

Espagne sur une 126 CK (1981)

# Hommage

Né en 1924 en Belgique, Olivier Gendebien était incontestablement un vrai gentleman-driver qui aimait à dire sans cesse qu'il courait uniquement pour s'amuser.

Il était l'un des derniers en Belgique à avoir couru dans plusieurs disciplines automobiles avec beaucoup de succès.

Son style ? Olivier Gendebien courait avec sagesse en ménageant toujours la mécanique, ce qui lui valu ses quatre premières places absolues aux 24 Heures du Mans en 1960 avec Paul Frère, en 1958, 61 et 62 avec Phil Hill.

En s'attribuant la première place à la course de Spa le 17 Mai 1953, Olivier pilote sa première Ferrari en compétition engagée par l'Ecurie Francorchamps, une 166MM (châssis n°0064M).

En 1957, c'est la 250 GT Compétition 1ere série (châssis 0677GT) qui fit la renommée du pilote en devenant l'un des spécialistes des épreuves sur route de tous les temps.

Parmi ses plus célèbres courses avec Ferrari, il remporte les 12 Heures de Reims en 1957 et 58, mais aussi trois victoires aux 12 Heures de Sebring, trois victoires consécutives au Tour de France et une à la Targa Florio.

Il arrête définitivement la compétition à la suite de sa victoire en 1962 aux 24 Heures du Mans.

Il vivra oublié et abandonné de la compétition en se réfugiant en Suisse, puis en France aux Baux de Provence.

Le 26 Août dernier, il avait été nommé officier de la couronne par sa majesté le Roi Albert II de Belgique pour ses exploits sportifs.

## Olivier Gendebien (1924-1998)

Sans doute attendait-il se dernier cadeau bien mérité pour nous faire ses adieux le Samedi 3 Octobre dernier à l'âge de 74 ans, avant d'aller rejoindre les autres pilotes disparus. • *Cyrille Jaquinot*

### Olivier Gendebien aux 24 Heures du Mans

**3eme en 1956** avec Trintignant sur la 625 LM n°12 (châssis 0644), immatriculée Prova 36 MO. Total de 3937,611km soit une moyenne de 164,067km/h.

**Abandon en 1957** avec Trintignant à la dixième heure, sur la 250 Testa Rossa n°9 (châssis 0526). La voiture sera chronométrée à 244,068km/h dans la ligne droite des Hunaudières.

**Victoire en 1958** avec Hill sur la 250 Testa Rossa n°14 (châssis n°0728). Total de 4101,926km soit une moyenne de 170,914km/h.

**Abandon en 1959** avec Hill sur la 250 Testa Rossa n°14 (châssis 0766), à la vingtième heure alors que la voiture était en tête.

**Victoire en 1960** avec Frère sur la 250 Testa Rossa n°11 (châssis 0772). Total de 4217,527km soit une moyenne de 175,730km/h. La voiture occupera la première place de la deuxième heure de course jusqu'à l'arrivée.

**Victoire en 1961** avec Hill sur la 250 TRI n°10 (châssis n°0780). Total de 4476,580km soit une moyenne de 186,527km/h.

**Victoire en 1962** avec Hill sur la 330 LM n°6 (châssis 0808). Total de 4451,255km soit une moyenne de 185,469km/h. Phil Hill fera tomber le record du tour à 3'57"3.



## A l'écran

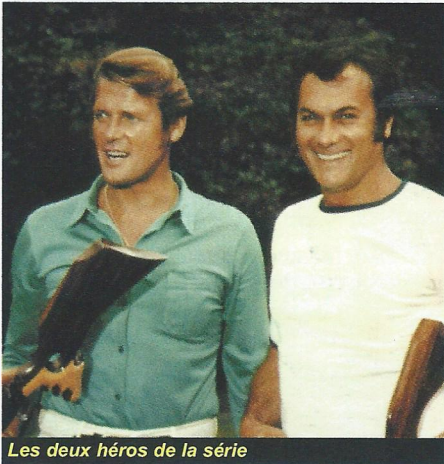
### Qu'est devenue la 246GT d'Amicalement Vôtre ?!

texte Cyrille Jaquinot

En se posant cette question, bien des souvenirs peuvent resurgir. Rappelez-vous, cette célèbre série anglaise du début des années 70 mettant en scène deux héros aux personnalités opposées.

L'un est un aristocrate anglais au blazer impeccable, Lord Brett Sinclair alias Roger Moore, l'autre est un américain qui a brillé et réussi dans les affaires à l'allure plutôt désinvolte, Danny Wilde alias Tony Curtis.

D'ailleurs, au début du générique, les premières images font savoir que tout oppose les deux personnages : leur nationalité, leur origine sociale, leur carrière et même leur voiture !



Les deux héros de la série

Les véhicules sont généralement choisis dans les séries pour souligner les traits de caractère des personnages. Une Aston Martin DB5 pour Roger Moore, quant à Tony Curtis, il roule dans une des 2487 Dino 246 GT construites.

J'ai tenté depuis des années de retrouver l'historique de cette voiture, au moins son numéro de châssis, mais en vain. J'ai voulu contacter à maintes reprises le club "Amicalement Vôtre" en Angleterre où il existe de véritables fans de la série, mais la réponse fut négative. Pas de trace de la Dino, plus d'archive, plus rien !

Aujourd'hui, voici le fin mot de l'histoire : La Dino immatriculée 221400 MO avait été prêtée par l'usine Ferrari en accord avec la production pour le tournage des 24 séries en 1970, puis retourna à Modène afin d'être vendue à un italien. Depuis, plus de nouvelles.

Enfin, il paraîtrait qu'une nouvelle série d'Amicalement Vôtre réactualisée voit le jour. Pourvu qu'il y ait une Ferrari ! •

## Garages

### Ferrari Euskal Herri ou Ferrari au Pays Basque

texte Cyrille Jaquinot



La concession Ferrari de Bayonne distribue également des Jaguar

Si un jour vous passez par Bayonne et que vous apercevez en bordure d'un rond-point un magnifique garage avec un mat portant les couleurs basques et l'emblème Ferrari, vous êtes sans aucun doute dans le temple de la famille Daverat.

Immédiatement, un pèlerinage s'impose dans la maison Daverat, la plus ancienne concession Ferrari de France, avec celle de Monaco.

En près de 30 ans, Pierre Daverat a su marier le rouge, couleur de sa passion pour Ferrari, avec le vert, le blanc et le rouge, couleurs traditionnelles du Pays Basque.

L'aventure avec Ferrari commence en 1970, où Pierre Daverat convainc Charles

Pozzi de le représenter dans le Sud-Ouest. Nous sommes à l'époque des 246 GT et autres 365 GT. Les années suivantes lui donneront raison : sacré plusieurs fois meilleur vendeur Ferrari de France, Pierre Daverat, 57 ans, à l'allure raffinée et impeccable, cultive pleinement sa passion.

Si entre vos anecdotes sur Ferrari, vous lui parlez de Tauromachie, du chant choral ou de l'art culinaire, vous pouvez alors entrer dans le cercle privé des initiés de la confrérie basque !

Forza euskadi eta ikus arte !

A bientôt ! •

# Millesimo

1 9 9 8



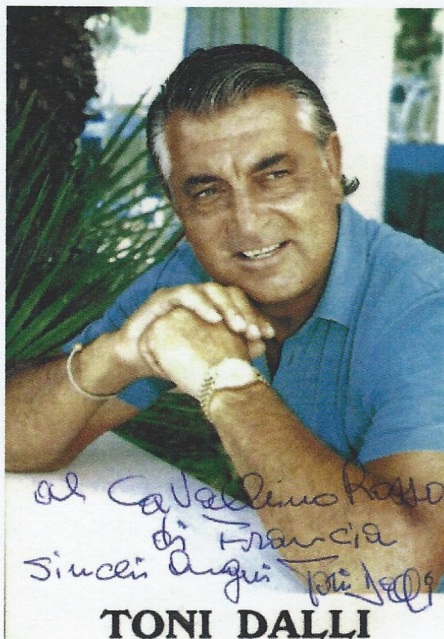
La revue annuelle du club sortira le 24 Janvier 1999.  
44 pages - 150 exemplaires numérotés - 150 Francs  
Réservez votre numéro dès aujourd'hui !

## Toni Dallì : président du Ferrari Owners Club Andalucia

Toni Dallì, de son vrai nom Antonio d'Alessandro est né à Pescara dans les Abruzes en Italie.

Il a toujours chanté et décida très jeune d'émigrer à Londres pour y découvrir une autre vie. Il travailla durement pendant quatre ans dans les mines de charbon et de métal, mais son destin était de sortir des sous-sols pour arriver aux sommets de la gloire.

Lorsqu'il se produisit dans un petit cabaret londonien, il fut découvert par Max Bygraves qui décida de le lancer et celui-ci développa sa popularité rapidement après un premier concert "Dimanche soir au Palladium de Londres". La société EMI Records lui proposa alors de signer un contrat pour l'enregistrement de ses chansons et il réalisa cinq albums.



Toni Dallì fit son dernier tour du monde en 1980 avant de s'installer définitivement à Marbella en Espagne où il ouvrit son célèbre et très fréquenté restaurant "Italiano".

Toni s'est offert sa première Ferrari en 1962 et en possède de nombreux modèles depuis. Il a transmis sa passion pour la marque à ses trois fils et la famille en possède 4 !

Au cours de l'été 1997, Toni décida de réaliser le projet qui lui tenait à coeur depuis longtemps : créer le "Ferrari Owners Club of Andalucia". ●

Sachez que le club organise sa deuxième grande concentration européenne en Mai à Marbella.

## Hommage

### Umberto Maglioli : 1928-1999

C'est à l'âge de 70 ans qu'Umberto Maglioli nous a quitté fin Février en Italie.

Cet italien, né le 5 Juin 1928 à Boglio dans le Piémont, comme sa carrière dans la compétition automobile à 19 ans sur le circuit de Parme en 1947 au volant d'une BMW. Hélas, après quelques tours de piste, il est contraint d'abandonner.

Il fait la rencontre de Giovanni Bracco, un pilote de course et s'engage à ses côtés dans le Tour de Sicile. Ils remporteront la course sur une Lancia Aprilia.

Troisièmes dans l'édition des Mille Miglia 1948, ils engagent l'année suivante une Ferrari 166SC (châssis 121) mais abandonnent. La victoire est au rendez-vous en 1951 au Rallye de Brescia sur une Lancia Aurelia B20.

Umberto Maglioli connaît véritablement ses premières victoires en 1953, à la Targa Florio au volant d'une Lancia D20, puis aux 12 Heures de Pescara avec une 375MM. Il rejoint ensuite la Scuderia et débute en Formule 1 le 13 Septembre 1953 au Grand-Prix d'Italie à Monza. Il pilote la 553 Supersqualo et termine 8ème.

Entre 1953 et 1957, il participe à 10 Grand-Prix de F1 dont 5 au volant de monoplaces Ferrari. L'année 1954 lui donne cinq brillantes victoires sur Ferrari : à la célèbre Carrera Panamerica, GP Supercortemaggiore de Monza, 1 000 kilomètres de Buenos Aires, circuit de Senigallia, la Coupe d'Or Shell Imola).

Il continue de courir pour Ferrari pendant la saison 1955 et s'impose sur le circuit du Mugello et dans l'Aoste Grand Saint-Bernard. Umberto conduira par la



C'est sur une Lancia D60 de ce type, qu'Umberto Maglioli remporta ses plus belles victoires

suite pour Maserati, Osca et Porsche. Mais Ferrari le réengage en 1963 où il termine troisième dans les 1 000 km du Nürburgring avec Abate et aux 24 Heures du Mans avec Mike Parkes sur une 250P (châssis 0810).

En 1964, il est premier aux 12 Heures de Sebring, toujours avec Parkes.

Il s'impose pour la troisième fois à la Targa Florio en 1968 avec Vic Elford sur une Porsche 907, et ce sera sa dernière victoire. Il met un terme définitif à sa carrière de pilote automobile en 1969.

Umberto Maglioli a toujours donné le meilleur de lui-même en course, celle à qui il vouait une grande passion. ◆

# Clubs

## FCJ ou Ferrari Club of Japan

par Cyril Jaquinot

C'est au premier Janvier 1990 qu'apparaît officiellement au pays du soleil-levant le Ferrari Club of Japan (FCJ).

A la suggestion de l'usine, l'importateur Ferrari japonais, Cornes and Co Ltd., crée le FCJ, destiné à rassembler tous les propriétaires du Japon. Il est aujourd'hui l'un des clubs les plus actifs de la planète.



Une 550 Maranello à l'épreuve du passage d'obstacles



F40, F50... elles sont plus de 400 à chaque meeting

Pour devenir membre du FCJ, il faut impérativement être parrainé par deux autres membres, mais le club compte à lui seul 600 inscrits.

L'actuel président du club, Kenji Sasamoto, est élu pour une durée de deux ans.

Le programme, fort bien chargé, prévoit entre autres le meeting annuel sur le circuit de Suzuka, le Ferrari Challenge (5 courses), le Grand-Prix de Formule 1, un concours d'élégance en présence de Piero Lardi-Ferrari et une Ferrari Night Party.

Il faut savoir que chaque événement regroupe environ 400 Ferrari !

Le Member's Information est la revue semestrielle du club, que ne manque pas de lire Yoshiho Matsuda, célèbre propriétaire de plus de 40 Ferrari de compétition, de la 340 Mexico de 1952 (n° 0222AT) à la 333SP, en passant bien sûr par les 250 GT, 250 GTO, 250 Testa Rossa, 250 LM, 250 MM, 250 TDF, 250 GT SWB, 410S, 375 MM, 512S, 312T2...●

# Mythes

## La 166 Inter (037S)

Lors de mon séjour en Angleterre, j'ai pu mesurer une forte concentration de Ferrari d'exception. Parmi les Ferrari rencontrées à Londres, ma préférence s'est portée sur cette magnifique 166 Inter Stabilimenti Farina coupé de 1949.

En 1949, la 166 Inter est conçue exclusivement pour la route, d'où son nom "Inter". Ferrari essaie une nouvelle orientation commerciale et une tentative de pénétration sur le marché fermé de la voiture de prestige.

Cette voiture est en fait la première Ferrari de route équipée d'une mécanique et d'un châssis de compétition, avec néanmoins un moteur moins puissant.

Le V12 de 2 litres, constamment en évolution grâce aux diverses modifications, développe de 90 à 115ch à 6000tr/min. La dénomination 166 indique la cylindrée unitaire. En multipliant par douze, on obtient la cylindrée totale du moteur, soit environ 2 litres.

Avec une production totale de 38 unités jusqu'à la fin de 1950, bien des carrossiers italiens ont eu l'honneur d'habiller les 166



La 166 Inter châssis 037S dispose d'une calandre type Simca

Inter, comme Touring de Milan (21 coupés), Stabilimenti Farina (4 coupés et 3 cabriolets), Vignale (9 coupés), Ghia (1 coupé, le 049S) et Bertone (1 cabriolet, 027S exposé au Salon de Turin 1951).

A cette époque, Ferrari attribue les numéros de châssis impairs aux voitures de tourisme, les numéros pairs aux modèles de course.

Côté compétition, la 166 Inter participe à la Coppa Inter Europa le 29 Mai 1949, la première des courses italiennes réservés

aux GT. Les 3 premières places sont alors obtenues par des Ferrari (005S, 003S et 009S).

La 166 Inter châssis 037S fait partie de la dernière série des quatre coupés réalisés par la Stabilimenti Farina. Le dessin est de Franco Martinengo et dégage une impression de déjà vu (une réplique de Cisitalia 202 ?). La carrosserie est en aluminium et le châssis est composé de tubes d'alliage léger, la voiture pesant 800kg.



*Cette 166 Inter ressemble à une Cisitalia 202*

©Cyrille Jaquinot

La 037S dispose d'une calandre type Simca et on remarque les deux plaques de verre légèrement cintrées pour constituer le pare-brise. Il était difficile pour les carrossiers de donner une courbure au verre.

Son premier propriétaire, M. Tamori originaire de Rome, l'immatricula en 1950. Après un long passage en Californie, elle se retrouva en Angleterre dans une collection privée. L'entière restauration voulue par son dernier propriétaire est un chef-d'oeuvre. La voiture a parcouru 2500 kilomètre de rodage en France et cherche un acquéreur qui sera prêt à faire un chèque de 3 millions de Francs. Sa valeur ne cesse d'augmenter, étant donnée sa rareté... tel est le prix à payer pour la passion ! ●





L'antenne sur le toit de ce prototype 365 GT4 BB sera retirée dès la production

**Sous une apparence presque semblable, il existe trois modèles ayant porté la désignation BB : la 365 GT4 BB, la BB 512 et la BB 512i.**

BB veut tout simplement dire Berlinetta Boxer, le terme Boxer (moteur inventé par BMW dans les années 20) faisant référence à l'architecture du moteur horizontal, à pistons opposés, tels deux boxers au combat.

### Les 365 GT4 BB

La première Berlinetta Boxer fut la 365 GT4 BB, destinée à succéder à la Daytona. Révélée en première mondiale au Salon de Turin en 1971, cette Ferrari signée Pininfarina n'était pas encore prête pour la commercialisation. Elle nécessita une période de gestation bien plus importante que celle des modèles précédents.

Sa ligne aux formes douces et très bulbeuse masque la très importante partie arrière, large et plate. En 1968, la P6 servit de modèle. Pininfarina voulut montrer à la fois la brutalité de la Daytona et la séduction de la Dino. Très basse, la voiture donne un aspect élancé et agressif, accentué par les phares avant escamotables et les pare-chocs intégrés à la carrosserie.



Six feux arrière et six sorties d'échappement !

D'après Enzo Ferrari, tout progrès ne peut venir que de la compétition. Le moteur se trouve juste au-dessus de la ligne de l'essieu arrière. Son centre de gravité est situé assez haut puisque le vilebrequin se retrouve au-dessus du centre des roues, mais ceci est compensé par la position basse des têtes de cylindres et des deux arbres jumelés, puisqu'il s'agit d'un 12 cylindres à plat.

L'origine du 12 cylindres à plat date de 1964 en 1 500cm<sup>3</sup>, sur la monoplace 512 F1, puis se retrouve sur la barquette 2 litres 212E.

La commercialisation est officielle au Salon de Paris 1973. Le nom retenu est 365 GT4 BB, 365 désignant la cylindrée unitaire, GT Grand Tourisme, 4 pour le nombre d'arbres à came en tête et BB vous le savez déjà !

Cette voiture se distingue du prototype de 1971 par les feux arrière au nombre de six (contre 4), et les pots d'échappement qui se terminent par trois tubes chromés. En 1974, l'antenne radio disparaîtra du toit.

Le moteur de 4 690cm<sup>3</sup> alimenté par 4 carburateurs Weber développe 360ch à 7 000tr/min. Il faut dire que la vision des quatre carburateurs triple corps qui dressent leurs trompettes vers le ciel, comme une orge prête à entonner un hymne glorieux, est magnifique. Sa vitesse de pointe frise les 288km/h et la voiture accélère de 0 à 100km/h en 5,6sec.

En conduite sportive, la 365 GT4 BB a un comportement très sous-vireur, et cela devient de plus en plus périlleux pour celui qui ne maîtrise pas parfaitement la technique du contrebraquage.

Les 387 acquéreurs ont eu le privilège de posséder un véritable pur-sang de la route. Cette première BB sera fabriquée jusqu'en 1976, et le modèle est contraint d'évoluer pour se mettre en accord avec les nouvelles normes européennes contre le bruit et la pollution. D'ailleurs, Enzo Ferrari refuse catégoriquement d'exporter la voiture aux Etats-Unis.

### Les 512 BB

La 512 BB (5 litres de cylindrée et 12 cylindres), présentée au cours de l'été 1976, ressemble beaucoup à la 365, plus courte de 4cm, mais se reconnaît à ses prises d'air NACA devant les roues arrière.

L'installation de pneus larges à l'arrière a conduit à élargir le capot moteur, et un spoiler avant s'est avéré nécessaire pour améliorer la tenue de route. On notera les quatre feux arrière au lieu des six.

L'augmentation de cylindrée (4 942cm<sup>3</sup>) est due au respect des nouvelles normes anti-pollution en vigueur dans divers pays d'Europe et surtout aux Etats-Unis. La puissance descend à 360ch mais avec une augmentation sensible du couple. Le graissage se fait désormais par carter sec. La vitesse maximale est de 280km/h.

En cinq années de production, 929 exemplaires furent construits, avec un record en 1980 (240 unités produites).



La 512 BB se distingue de la 365 GT4 BB par son spoiler



La 512 BBi fut produite à 1 007 exemplaires, ce qui fait d'elle la plus représentée des BB

### Les 512 BBi

La 512 BBi est née au Salon de Francfort 1981. Le "i" désigne l'injection électronique Bosch K-Jetronic.

Ainsi modifiée, la 512 BB offre des performances légèrement inférieures au modèle précédent avec une puissance de 340ch, mais s'avère être moins polluante.

Des phares longue portée deviennent apparents et des clignotants ornent les extrémités du pare-chocs avant. De son

côté, la carrosserie peut-être choisie d'une seule couleur. L'intérieur a été sensiblement retouché et Ferrari a fait appel au couturier italien Ermenegildo Zegna pour un habillage en tissus et cuir Connolly. La climatisation est installée en série, tout comme le verrouillage électrique des portes.

Avant d'être remplacée par la Testarossa en 1984, la 512 BBi fut produite à 1 007 exemplaires, soit un total de 2 323 BB fabriquées.

Les BB font partie sans doute de ces beautés classiques dont on n'arrive plus à se passer. On raconte même qu'en 1979, un banquier japonais de passage sur la Côte-d'Azur est resté émerveillé devant la vitrine du concessionnaire de l'époque en voyant une BB. Il a immédiatement passé une commande de 3 modèles, pour les exposer dans ses banques au Japon ! ●

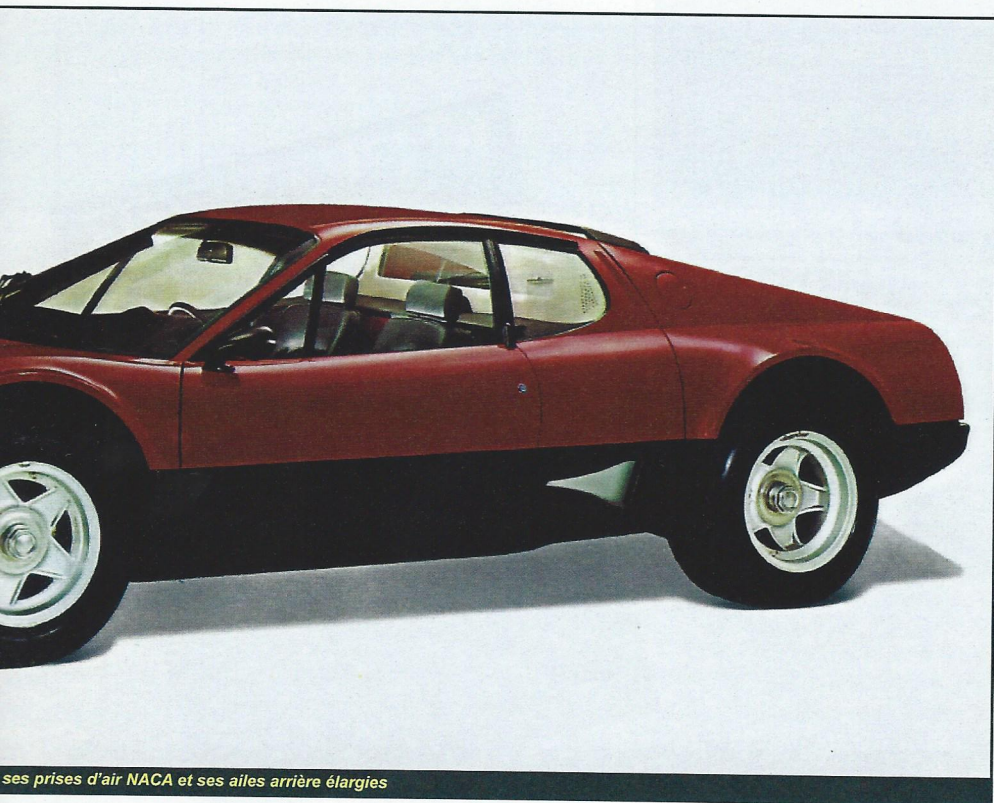
*Pour les collectionneurs, à noter l'existence de plusieurs documents relatifs aux BB...*

*83/73 catalogue 365 GT4 BB de 22 pages en italien, français et anglais, format 27x27, couverture noire.*

*133/76 catalogue 512 BB de 22 pages en italien, français et anglais, format 27,5x27,2, couverture orange. A noter que la vitesse maxi (302km/h) est atteinte à 6800tr/min.*

*158/78 identique à 133/76, sauf que la vitesse maxi (283km/h) est atteinte à 6400tr/min.*

*200/80 réédition de 158/78.*



ses prises d'air NACA et ses ailes arrière élargies



*221/81 catalogue 512 BBi de 30 pages en italien, français et anglais, format 30,2x27,2, couverture marron. A noter trois éditions différentes : 15M/9/81, 10M/9/82 et 8M/11/83.*

## Le japonais le plus rouge !

par Cyrille Jaquinot

Pour ceux qui ne connaissent pas Junichiro Hiramatsu, il faut savoir qu'il est le plus ferrariste de tous les ferraristes du Japon.

Inoculé par le virus à l'âge de 9 ans, Junichiro a aujourd'hui 50 ans et n'arrive toujours pas à trouver un vaccin contre cette envie de tout collectionner.

Pour lui, la genèse se résumerait à peu près ainsi : Dieu créa le ciel, les étoiles puis la Terre, et un peu plus tard Enzo... qui à son tour créa Ferrari !

Outre ses sept Ferrari de collection, il possède la plus large collection au monde avec 20 000 miniatures et plus de 10 000 pièces de littérature consacrées à l'histoire du Cavallino Rampante...

Afin de se présenter à vous, Junichiro Hiramatsu a accepté de répondre à trois questions :

Quelle a été votre première Ferrari ?

*Ma première Ferrari a été une 365 GT4 BB (châssis 17897), lorsque j'avais 25 ans, il y a tout juste 25 ans !*

Quelle est la Ferrari que vous préférez ?

*La 250 LM*

Parmi les modèles de votre collection, quel est celui qui vous a le plus marqué ?

*C'est la 250 GT SWB (châssis 2512). J'ai réellement pris du plaisir à la piloter de Rome à Maranello en 1997 à l'occasion des 50 ans de Ferrari.*

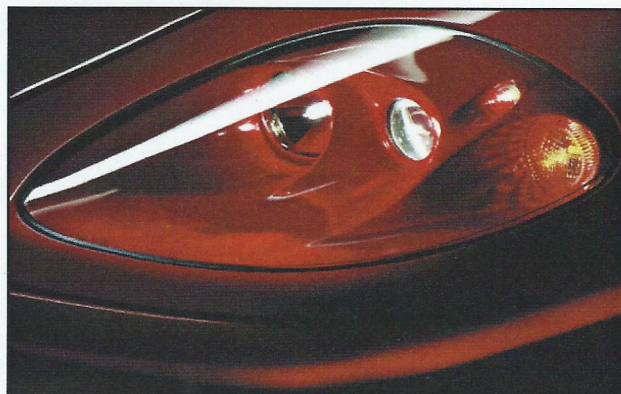


Avec 85 exemplaires vendus en France en 1999, la 360 Modena représente près de la moitié (46%) des ventes de Ferrari.

Malgré une commercialisation tardive, ce nouveau modèle se place immédiatement comme le best-seller de la marque. Les F355, toutes versions confondues, ne représentent que 17% des ventes, les 456M GT et GTA 18%, et la 550 Maranello 19%.

A noter que 76% des ventes de Modena sont représentées par la version à boîte type F1 (comme pour les F355).

Enfin, malheureusement pour les clients potentiels, la voiture souffre de son succès puisque Ferrari-France annonce plus d'un an de délais pour un modèle commandé en ce moment. ●



## Enchères suisses

Après le succès de la vente de 1998, les organisateurs de Brooks Europe ont réuni 39 Ferrari le 18 Décembre dernier pour une vente aux enchères unique au Palace Hôtel de Gstaad en Suisse.

La Suisse a encore été à l'honneur pour présenter cette deuxième édition, rendez-vous immanquable pour les ferraristes les plus fortunés de la planète.

Certes, les enchères ont été moins "folles" qu'il y a dix ans à l'Espace Fontvieille de Monaco, mais les bolides aux pédigrés impressionnants ont attiré bon nombre de spécialistes et collectionneurs.

Formule 1, barquettes, berlinettes... il y en a eu pour tous les goûts, mais pas pour toutes les bourses ! Parmi les belles de Maranello, les plus prestigieuses furent la 250 GT Berlinetta Competizione Zagato (châssis 0665GT), la 312 PB (châssis 0892), la 512 S Spider (châssis 1016), la Dino 206 S Spider Competizion (châssis 018) et la 340 MM (châssis 0284AM).

Le lot 418 a représenté la Ferrari la plus ancienne de toutes celles en présence : un coupé 212 Inter de 1952 (191EL), carrossée par Ghia, et ayant appartenu à l'ancien président d'Argentine Juan Domingo Peron.

La voiture la plus récente du plateau était une F310B (châssis 180 - moteur V10 n°46), mais celle-ci fut retirée de la vente, faute d'enchères suffisantes selon le propriétaire. Sa dernière adjudication était tout de même de l'ordre de 1 100 000 Francs suisses... ●



## **Ferrari Club Thailand, le plus tropical des clubs**

Au pays des éléphants et de la mousson, la Thaïlande est située en plein centre de la péninsule indochinoise et possède certainement le club Ferrari le plus tropical de tous.

Le Ferrari Club Thailand, créé en Août 1995 et basé à Bangkok, est né de la volonté de l'importateur Ferrari local, View Motor Sport Co, en souvenir de la carrière automobile des années 50 du Prince Bhanuban Bhanutej Birabongse dit "Bira".

Le président du club, propriétaire d'une magnifique 275 GTB/4, est Peter Bunnag.

Le club regroupe environ 70 Ferrari, dont la 365 GTB/4 de Jess G. Pourret (voir Gazzetta 6) et l'unique F40 "thaïlandaise" du vice-président, M. Surapong.

Outre le bouddhisme pratiqué dans le pays, la passion pour Ferrari est la seule religion reconnue par ce club ! ●



*Cyrille Jaquinot*