Reportage – Le V8 Ferrari et ses berlinettes

Pour bien démarrer 2012 et dans l'attente de fêter les 40 ans de la naissance du premier V8 Ferrari l'année prochaine, Wheels And You propose une rétrospective sur l'histoire de ce moteur et bien entendu, des voitures qu'il a animé.

Texte : Tony Da Silva
Photos : Steve Waelti, Yves Zogheb, J. David Scott, Ferrari, RM Auctions, CBS

Depuis sa création, Enzo Ferrari était actif dans la compétition uniquement et il a fallu attendre 1947 pour voir la marque commercialiser des véhicules homologués pour la route. Pendant des décennies, seules des voitures animées par un moteur V12 étaient disponibles. Dans le but de répondre à une autre clientèle et en particulier pour proposer une alternative à une concurrence en pleine expansion (Porsche 911 entre autres), il a fallu convaincre Enzo Ferrari que le capot d'une GT pouvait abriter autre chose qu'un V12. Cette idée fit débat et un des fils du « Commendatore » influença énormément cette idée jusqu'à ce qu'Enzo accepte le concept. Toutefois, à l'époque, il n'était pas question de mélanger cette petite voiture avec les modèles prestigieux équipés de douze cylindres uniquement et il fut décidé de créer la marque Dino… du prénom du fils du « Commendatore » décédé d'une grave maladie à l'âge de 24 ans en 1956 et qui, selon la légende, dessina les premiers croquis de cette nouvelle motorisation.

Lors de la présentation de la Dino 206 GT en 1967, le design par Pininfarina a fait l'unanimité mais la motorisation était pour le moins timide car ce petit moteur 6 cylindres en V de 2 litres ne délivrait qu'une puissance de 160 CV. A titre de comparaison, le vaisseau amiral de la marque à cette période était la Ferrari 365 avec un majestueux V12 de 320 CV. La 206 GT connu un certain succès mais la puissance limitée de l'engin était un frein à la réussite de cette petite berlinetta qui ne trouva que 152 acquéreurs.
En 1969, pour concurrencer les voitures de sport d'autres marques, Dino présenta la 246 GT. Avec une cylindrée portée à 2.4 litres délivrant une puissance de 195 CV et une ligne toujours aussi attractive, cette petite Dino allait connaitre un grand succès avec plus de 3'700 modèles vendus entre 1969 et 1974. Le succès étant indéniable, la marque décida de développer un modèle inédit en augmentant encore la puissance de l'engin et surtout, en ajoutant deux places à l'arrière. Pour la première fois, une voiture développée sous l'égide de Ferrari recevait un V8 et la voiture fut baptisée : 308 GT4.

Dino, Ferrari 308 GT4 et l'avènement de la 308 GTB/GTS

Ainsi, l'épopée Dino connaitra son apogée avec l'apparition de la 308 GT4 en 1973 au salon de l'automobile de Paris. Outre les changements importants du côté moteur et habitabilité, la voiture surpris tout le monde en arborant une robe radicalement différente de ses prédécesseurs.
Alors que les premiers modèles avaient été dessinés par Pininfarina sous l'égide de la fluidité et presque de la féminité, c'est Bertone qui fut choisi pour cette nouvelle enveloppe beaucoup plus masculine avec des arêtes franches et des angles couper à la hache. Outre l'ajout de deux cylindres et une cylindrée augmentée à 2'927 cm^3, le moteur était capable de délivrer 250 CV à 6'600 t/min. Autre nouveauté de cette nouvelle GT, elle devient 2+2 ou autrement dit, elle offre un espace très limité pour deux passagers l'arrière. Après quelques milliers de modèles vendus jusqu'en 1976, Ferrari retira le badge Dino de sa 308 GT4 pour y apposer son célèbre écusson au cheval cabré, marquant au passage la fin des Dino.
Ce modèle fut produit de 1973 à 1980 à un peu plus de 2'800 exemplaires (environ 466 voitures par an).

Le succès de la stricte deux places Dino 246 n'étant plus à faire, Ferrari plancha sur un nouveau modèle qui tirerait parti du nouveau V8 qui équipait les 308 GT4.

En 1975, la marque présenta au salon de l'automobile de Paris la 308 GTB, une version deux places qui allait remplacer la petite Dino 246. Le succès fut immédiat et la version GTS (targa) ne tarda pas à suivre.
Au menu, une carrosserie en polyester dessinée par Pininfarina. Le retour aux affaires de ce dessinateur va permettre à Ferrari de réellement prendre son envol avec ce modèle. Côté mécanique, on retrouve le V8 avec une cylindrée de 2'926 cm^3, une puissance de 255 CV à 7'000 t/min et les 4 carburateurs Weber.
Outre une ligne unique, le modèle passe à la prospérité quand CBS diffuse une série appelée Magnum P.I. en décembre 1980. Pour les plus jeunes, cette série est vaguement connue mais pour les plus de 30 ans, cette série mythique met en scène une très belle 308 GTS rouge. En terme de Product Placement ou Embedded Marketing, Ferrari signe là son plus long et fructueux contrat puisque pendant huit saisons, les téléspectateurs du monde entier assisteront aux aventures (automobiles) du plus célèbre détective privé au monde avec tour à tour une 308 GTS (saison 1), une 308 GTSi (saison 2 à 6) et une 308 GTSi QV (saison 7 à 8). Cette longue et récurrente visibilité planétaire contribueront au succès de ce modèle car chaque nouvelle déclinaison de la voiture figurera dans la série.

De 1975 à 1985, les 308 vont connaitre des modifications moteur importantes dans le but de répondre aux nouvelles normes anti-pollution. Cette opération sera une surprise pour beaucoup d'afficionados car si le premier modèle GTB développait 255 CV, le remplacement des carburateurs par l'injection en 1982 va réduire la puissance à 214 CV… impensable aujourd'hui. Pour compenser cette perte, Ferrari introduisit en 1984 la GTBi QV pour Quattrovalvole (quatre soupapes) par cylindre et une puissance de 240 CV.
En 10 ans, la marque a écoulé un peu plus de 12'000 modèles 308… soit environ 1'200 par an. Plus que jamais, la « petite » Ferrari imaginée par Dino et d'autres confirma qu'il existait bien un marché pour ce type de voiture.

Le couronnement de la 308 vint également en 1984 avec le lancement de la 288 GTO… un monstre sur-vitaminé de 400 CV avec une production limitée à 272 exemplaires qui n'avait plus grand-chose à voir avec le modèle original et qui préfigurait l'arrivée de la F40.
Justement, parlons-en de ce mythe qu'est la F40. V8 biturbo, 478 CV, carrosserie en kevlar. Rien, en 1987, ne lui arrivait à la cheville. Dernière création du vivant d'Enzo Ferrari et lancée pour les quarante ans de la marque, la F40 abritait

l’entier du savoir-faire de la marque transposé dans une auto aux sensations brutes et aux performances uniques pour l’époque. L’engouement fut tel que dans un premier temps le marché fût complètement biaisé par une spéculation qui voyait les bons de commande passer de main en main en doublant, triplant voir quadruplant le prix de base. Annoncée à l’origine en quantité limitée à 400 exemplaires, Ferrari produit au final 1’315 exemplaires, s’arrachant toujours à vil prix aujourd’hui.

Ferrari 328 GTB et GTS

Le succès aidant, Ferrari décida de mettre à jour son modèle le plus vendu de l’histoire en 1985 avec la 328 GTB et fondamentalement, les clients et autres enthousiastes ne furent pas déçus car la ligne générale de la voiture est très ressemblante à la 308 GTB. Bien entendu, des détails et nuances rendent la voiture reconnaissable mais le designer, toujours Pininfarina, n’a pas pris de risque. Sur le plan moteur par contre, les progrès sont nombreux : augmentation de la cylindrée à 3’185 cm^3 et puissance en hausse jusqu’à 270 CV à 7’000 t/min avec un effort dans l’implémentation sous le capot afin de ne pas devoir démonter le moteur pour n’importe quel petit service.
De 1985 à 1989, la voiture fut vendue à 7’400 exemplaires… soit environ 1’850 par an.

Ferrari 348 TB/TS et GTB/GTS/Spider

C’est avec une certaine fébrilité que le monde automobile attendait une nouvelle « petite » Ferrari et en 1989, au salon de Francfort, la marque présenta la 348 TB.
Alors que depuis plus de 20 ans n’importe qui pouvait reconnaitre la cadette des Ferrari, Pininfarina décida de casser la ligne générale de cette voiture en lui donnant une affiliation flagrante avec la Testarossa, le vaisseau amiral de la marque introduit en 1984.
D’un point de vue cosmétique, la critique a été partagée. Pour certains, cette « baby Testarossa » n’était pas assez unique et pour d’autres, elle représentait une image plus modeste et réussie du 12 cylindres. Personnellement, je n’ai pas trouvé que cette Ferrari dégageait le même charme que ses prédécesseurs.
Côté moteur, là aussi, beaucoup de changements même si l’architecture générale reste basée sur un moteur à 8 cylindres en V. Pour commencer, le moteur est positionné de manière longitudinale alors que la boite devient transversale (c’est

l'inverse des précédents modèles). Puis, la motorisation passe à une cylindrée de 3'405 cm^3 avec une puissance de 300 CV à 7'200 t/min.
En 1993, une révision de la 348 est présentée et renoue avec le badge GT mais propose aussi un modèle Spider dans le but de remplacer la Mondial Cabriolet. Extérieurement, pas beaucoup de changements et sur le plan mécanique, quelques modifications au niveau du moteur permettent d'atteindre une puissance de 320 CV à 7'500 t/min.
Enfin, avec ce modèle, Ferrari inaugure officiellement les séries Competizione et Challenge, véhicules destinés à la piste pour les amateurs de compétitions et avec un portefeuille bien fourni.
Les différents véhicules seront construits à pratiquement 9'000 exemplaires de 1989 à 1994… soit environ 1'800 voitures par an.

Ferrari 355 GTB/GTS/Spider

Au printemps 1994, Ferrari présenta sa nouvelle « petite » Ferrari sous une nouvelle domination, la F355. La robe dessinée par Pininfarina fait sensation et les prestations du moteur ainsi que la rigueur du châssis permet de fixer un nouveau standard dans la catégorie et le carnet de commande de désemplit pas.
Ceci dit, la marque brise une tradition car depuis le début, les deux premiers chiffres de la désignation du modèle indiquaient la cylindrée et le troisième renseignait sur le nombre de cylindres. Dans le cas de la F355, si la cylindrée est bien de 3.5 litres, le troisième chiffre représente le nombre de soupapes par cylindre.
Cette nouveauté reflète la voiture de F1 du moment et grâce à ses 380 CV à 8'250 t/min, elle permet à Ferrari d'afficher un rapport puissance/litre extraordinaire pour un moteur atmosphérique de l'époque : 109 CV par litre.
Outre ces éléments techniques, la marque améliore également de façon significative les finitions et les accès au moteur pour faciliter les entretiens (et accessoirement, rendre moins douloureuses les factures inhérentes aux services).
Bien entendu, une version Challenge vit le jour pour les clients attirés par la piste et la compétition maison… mais comme d'habitude, il fallait avoir un compte en banque bien doté pour s'acquitter de l'achat et de l'entretien du véhicule.
Enfin, la dernière nouveauté à relever se situe au niveau de la boite de vitesses puisque dès 1997, Ferrari proposa sous la dénomination "F1" une boite séquentielle, commandée par des palettes au volant.
Avec une construction s'étalant de 1994 à 1999, la marque produisit plus de

11’200 véhicules… soit environ 2’240 véhicules par an.

Ferrari 360 Modena/Spider

Pour entrer dans le troisième millénaire, la marque présente la 360 en 1999 et jusqu’à aujourd’hui, c’est probablement la « petite » Ferrari la plus connue et la plus vendue des V8 jamais produites. Les modifications par rapport au modèle précédent sont importantes à commencer par sa robe toujours dessinée par Pininfarina. Elle laisse enfin tomber les phares escamotables et propose un ensemble agressif tout en restant très harmonieux. Fini aussi les grosses entrées d’air sur le flanc des portières.
Les autres nouveautés majeures se situent notamment du côté du châssis avec l’adoption de l’aluminium en grande quantité. Le résultat est impressionnant puisque le châssis se veut 40% plus rigide que celui de la 355 tout en étant 28% plus léger et 10% plus grand. Enfin, côté moteur, il passe à 3’586 cm^3 avec une puissance de 400 CV à 8’500 t/min et pour mieux admirer l’engin, la firme adopte un capot transparent qui offre une vue plongeante sur l’ensemble du moteur. Les mauvaises langues diront que c’est la première fois que Ferrari ose montrer son moteur en tout temps car c’est le seul à rester propre durant toute sa durée de vie…
Suivra environ un an plus tard la version Spider, le vingtième cabriolet de la marque. Globalement, à part une rigidité accrue du châssis, il offre les mêmes caractéristiques techniques.
Il a fallu attendre 2003 pour voir apparaître la variante Challenge Stradale. Cette dernière offrait un léger gain de puissance de 400 CV à 420 CV mais surtout, une réduction de poids de quelques 110 kilos ainsi que l’adoption d’une série d’options en carbone. D’un point de vue marketing, cette voiture était destinée à 20% pour du circuit et 80% pour la route mais dans la réalité, bon nombre de propriétaires ont opté pour un ratio inverse tant cette voiture était performante sur piste mais impraticable sur la route.
Enfin, les succès en F1 aidant, Ferrari développa de manière significative son département « Corsa Clienti » en offrant des versions exclusivement dédiée à la piste et encore plus radicales. A titre d’exemple, la Modena Challenge ou encore la GTC, un monstre de 550 CV qui se distingua sur quelques courses du championnat FIA GT.
Produite de 1999 à 2005, la voiture fut fabriquée à plus de 16’200 exemplaires et c’est un record pour cette génération de V8… en moyenne, c’est environ 2’700

véhicules produits par an.

Ferrari F430 et Spider

C'est encore une fois le salon de l'automobile de Paris qui a eu l'honneur de voir apparaitre pour la première fois cette nouvelle berlinetta en 2004. Comme d'habitude, c'est le studio Pininfarina qui a dessiné la nouvelle venue et là encore, la réaction du public et des spécialistes est partagée. Tantôt trop anguleuse pour les uns et complètement démoniaque pour les autres, la voiture ne laisse pas indifférent mais le style s'éloigne des très fluides 355 ou 360.
Avec cette voiture, plus que jamais, Ferrari tente d'intégrer un maximum d'éléments de la Formule 1 dans une voiture homologuée et qui soit aussi bien adaptée à la piste qu'aux routes ouvertes. Avec l'adoption d'un châssis qui permet d'augmenter la charge de la voiture à haute vitesse, la mise en place du manettino au volant qui permet d'adapter immédiatement la voiture à 5 configurations différentes (Pluie, Normal, Sport, Course et CST OFF), une boîte F1 encore plus rapide, etc.. Tous ces éléments travaillent en osmose avec le système E-Diff (un différentiel électronique avancé) et la plupart des chroniqueurs concluent que grâce à ce système, plus ou moins n'importe qui peut conduire cette voiture même si ses talents de pilote sont faibles.
Mais la plus grosse nouveauté provient véritablement du moteur (F136E) car si les V8 précédents n'étaient que des évolutions du moteur de la première Dino, cette dernière création mécanique est totalement inédite. Pour commencer, la cylindrée passe à 4'308 cm^3 (20% de plus que la 360), le couple augmente à 465 Nm (25% de plus que la 360) et enfin, la puissance culmine à 490 CV (23% de plus que la 360) à 8'500 t/min. En terme de poids, toutes ces augmentations se traduisent par une hausse du poids du moteur de 4 kilos seulement par rapport à la 360.
Bien entendu, avec des caractéristiques aussi détonantes, la voiture se permet d'établir de nouveaux records sur la piste privée de Fiorano. Equipée de pneus semi-slicks, elle fait aussi bien qu'une F50 (1'27''00), une supercar de 12 cylindres âgée de 10 ans seulement.
Dans la foulée, la version Spider sera présentée à Genève et en 2007, la marque renoue avec un modèle orienté piste : la 430 Scuderia. Avec une cure d'amaigrissement de 100 kilos, un passage de la puissance de 490 CV à 510 CV et l'adoption d'éléments propres à la piste (freins céramiques par exemple), la belle promet des performances inédites… ajoutez à ça de légères modifications au

niveau de sa robe et la belle se transforme en furie qui laisse peu de doutes sur son tempérament de feu. Vers la fin de sa carrière, Ferrari proposera cette version mais dans une version Spider baptisée 16M. Ce modèle vient sceller la 16ème couronne mondiale de Ferrari en Formule 1 et ne sera produit qu'à 499 exemplaires.
Pour les « gentlemen drivers » la marque de Maranello propose toujours sa compétition monotype « Challenge », dont les gladiateurs ferraillent sur une F430 préparée comme il se doit.
Ferrari ne communiquera jamais le chiffre officiel de F430 vendues… est-ce dû à la crise, au design un peu plus agressif ou anguleux ? Difficile de répondre mais la plupart des spécialistes s'accordent à dire que le succès a été en deçà de la Ferrari 360. Entre 2004 et 2009 (seulement 5 ans de commercialisation), il se serait vendu de 10 à 15 mille véhicules.

Ferrari 458 Italia et Spider

C'est au salon de Francfort de 2009 que Ferrari décide de montrer sa toute dernière création habitée du célèbre V8, la 458 Italia.
Peut-être dû au succès mitigé de la 430, Pininfarina revient à un style un peu plus fluide avec des lignes plus arrondies à l'exception des diodes au-dessus des phares sur le capot avant. A l'intérieur de l'habitacle, le designer prend toutefois quelques risques avec une instrumentation qui charge un peu le volant et qui demande des changements d'habitude pour des éléments aussi basics que le clignotant ou les essuie-glaces. Ceci dit, l'habitacle se veut résolument futuriste avec l'ensemble de l'instrumentation et des bouches d'aération tournées vers le pilote en adoptant des formes qu'on s'attend à voir dans un vaisseau venu de l'espace…

Côté moteur, il passe à 4'499 cm^3 et affiche 570 CV à 9'000 t/min. ce qui lui permet d'afficher 127 CV par litre, un nouveau record dans la catégorie.
Une année plus tard, c'est le modèle Spider et son toit rétractable qui permettra aux plus chauves ou téméraires de se faire plaisir à bord de ce missile sol-sol alors que les pistards purs et durs pourront remplacer leur F430 Challenge par la… 458 Challenge.

Les mots de la fin

En réalité, c'est loin d'être la fin pour Ferrari et l'histoire de son V8. Dans un an ou deux, la marque présentera sa 458 dans une version à mi-chemin entre l'actuelle et la Challenge, qui très vraisemblablement, établira de nouveaux records sur piste ou sur route face à ses concurrentes. Puis, dans 2 ou 3 ans, nous verrons apparaître la nouvelle interprétation V8 de la marque et nous serons encore plus abasourdis par la fiche technique en attendant avec impatience un essai dans notre magazine numérique. Le développement de cette dernière a même dû commencer à l'heure où j'écris ces lignes.
Si ce rythme devrait encore se poursuivre pour la prochaine ou la seconde génération, l'augmentation de la cylindrée « ad vitam aeternam » sur la base d'un moteur V8 me semble un peu compromise. Pour des raisons techniques d'abord mais surtout vis-à-vis des législations environnementales qui vont devenir draconiennes pour les gros moteurs. Les constructeurs seront probablement obligés de trouver d'autres solutions pour battre des records, rester devant la concurrence et surtout, maintenir allumée la flamme des afficionados de la marque et des voitures de sport en général.
L'année dernière, Luca di Montezemolo (Président de Ferrari) a déclaré que d'ici 5 à 10 ans, Ferrari vendra 10'000 voitures par an. C'est 50% de plus que les 6'500 produites par an ces dernières années. Pourront-ils y arriver avec une gamme de moteurs V8 et V12 uniquement ? Et je ne parle pas des prix : si une 328 GTB de 1985 était vendue 58 mille dollars (équivalents à environ 120 mille dollars d'aujourd'hui), la 458 Italia se vend elle a 225 mille dollars. Même si la qualité générale des matériaux et des finitions sont en hausse à chaque nouvelle génération, la marque reste encore loin des concurrents allemands par exemple. Peut être que les « premiers prix » de la marque ne permettront pas d'atteindre un tel volume dans les délais annoncés.
Ceci dit, avec un objectif aussi ambitieux, peut-il y avoir un marché pour une petite Dino V6 estampillée Ferrari ? Un V8 avec une cylindrée réduite mais affublé d'un turbo pourrait-il être imaginable ? Ces options ne sont pour le moment pas envisagées car Ferrari compte énormément sur deux pays importants et encore sous représentés pour assurer sa croissance : la Chine et l'Inde.
Toutefois, il y a quelques années ou même décennies, il aurait été difficilement imaginable de voir un 4×4 (ou presque) avec un cheval cabré sur le capot… et pourtant, sous une forme encore plus discutable, la FF vient prouver que la

marque peut surprendre. Ceci dit, il reste à déterminer si cette « révolution » mécanique et visuelle rencontrera un succès commercial.
Pour le moment, longue vie à cette fantastique 458, dernière-née d'une architecture V8 qui vit le jour il y a bientôt 40 ans.

Nos remerciements chaleureux à M. Gino Forgione et toute l'équipe du garage Modena Cars à Genève pour la gentillesse de leur accueil et la mise à disposition de quelques modèles dont les versions Challenge de la 430 et la 458.

Un grand merci également à Gérald, Jean-Michel, Julien et Pierre-Yves pour leur participation active avec leur Belle rouge à ce reportage et le partage de leur passion pour le cheval cabré.

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

A lire aussi

Essai – Ferrari California : Le Grand Tourisme cheveux au vent

Essai – Ferrari 458 Italia : Arme de destruction massive

Carnet noir – Décès de Sergio Scaglietti

Nouveauté – Ferrari 458 Spider

Nouveauté – Ferrari Superamerica 45

Vente Bonhams – RAF Museum Hendon UK

Vente Bonhams – Quatre Ferrari de rêve !

Genève 2011 – Ferrari FF

Genève 2011 – Abarth 695 Tributo Ferrari

Ferrari FF : la Ferrari à tout Faire!

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

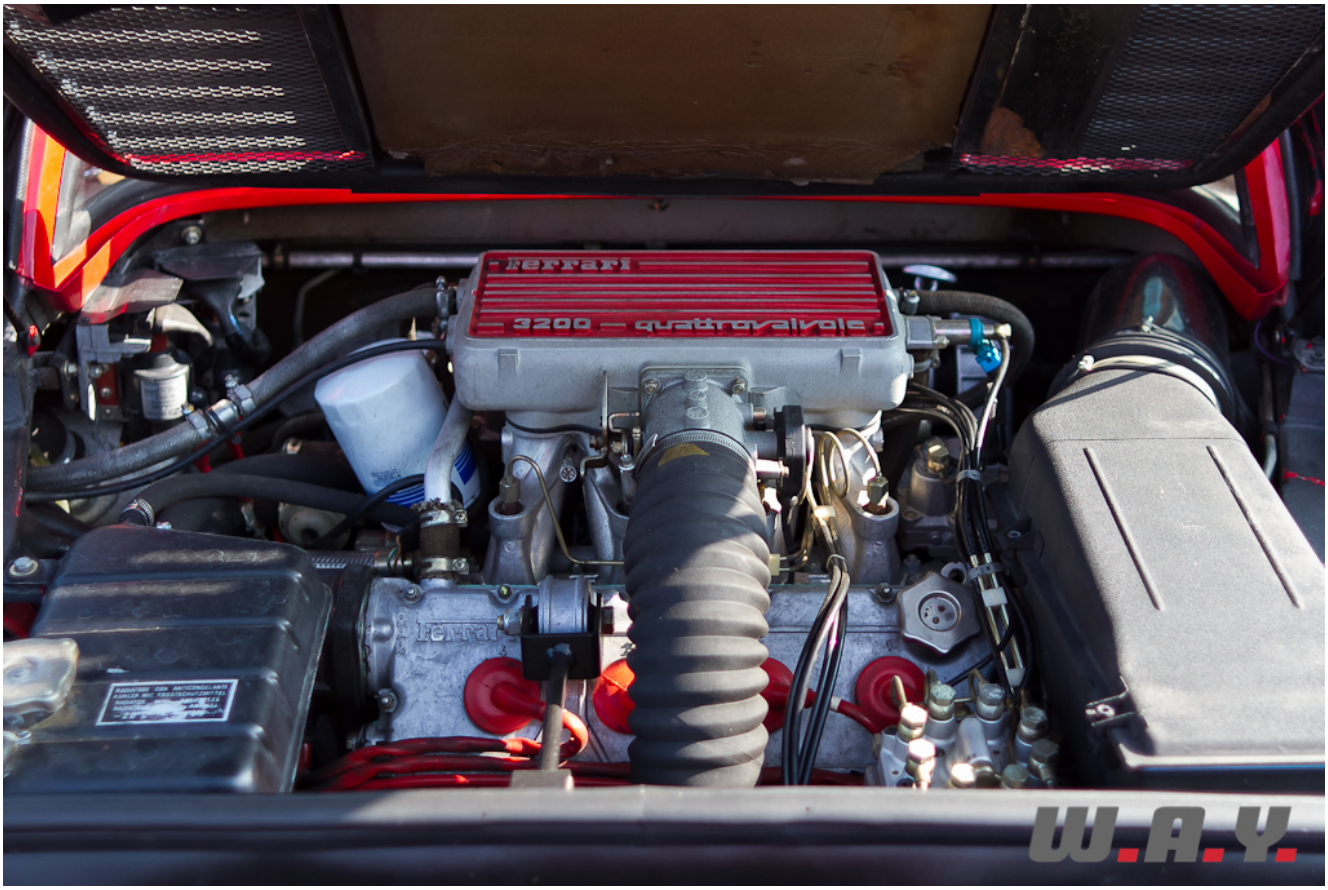
W.A.Y.

W.A.Y.

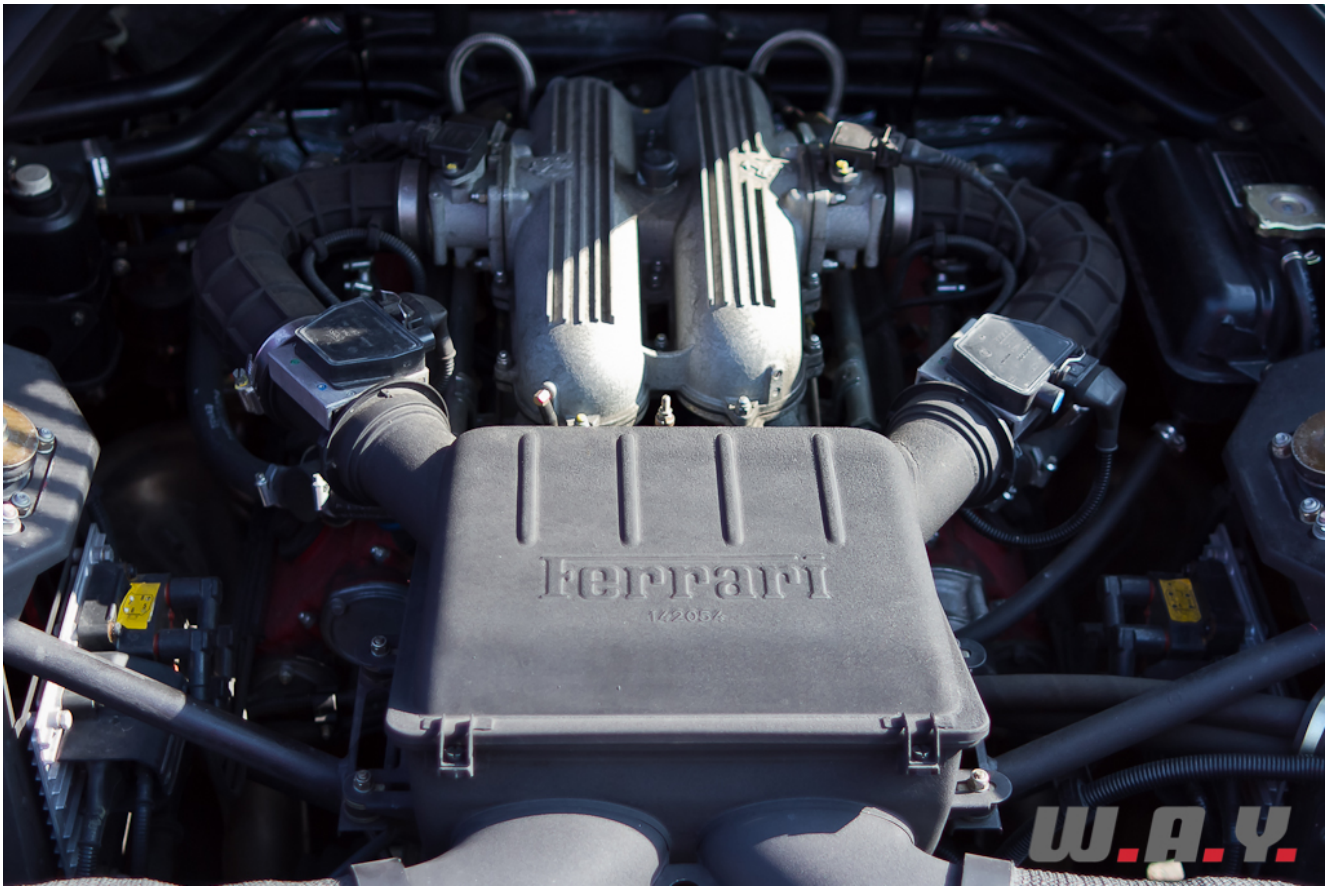
W.A.Y.

FE 198 BB
W.A.Y.

W.A.Y.


ferrari
3200 quattrovalvole
ferrari
W.A.Y.

W.A.Y.


Ferrari
W.A.Y.

PIRELLI
27
PIRELLI
PIRELLI
W.A.Y.

Ferrari
Ferrari

GlycoShell

W.A.Y.

W.A.Y.

Modenacars
Ferrari Challenge
W.A.Y.

Official Dealer Geneva
Modenacars
W.A.Y.

W.A.Y.

458
CHALLENGE
W.A.Y.

F40
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 561 372
PIRELLI
458
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AA-100-VX

W.A.Y.

PIRELLI
P ZERO
W.A.Y.