



LA PLUS EMBLÉMATIQUE

F40

## IL TESTAMENTO ROSSO\*

Cette année, la F40 célèbre ses 30 ans. Elle reste avant tout la dernière Ferrari conçue du vivant du *Commendatore*. Ce testament rouge fut la sportive la plus rapide et la plus exclusive de son époque, même face à la redoutable Porsche 959.

TEXTE : CHRISTOPHE BONNAUD - PHOTOS : BERNARD CANONNE.

\*Le testament rouge

**L**e journaliste et pilote José Rosinski fut l'un des premiers à pouvoir tester la Ferrari F40 sur la piste de Fiorano et la conclusion de son essai en disait long sur son enthousiasme : « *Au volant de la F40, je vous promets votre place au paradis des amateurs de conduite sportive. Aucune autre voiture, aujourd'hui (en 1988 NDRL) ne vous réserve de telles satisfactions, d'aussi intenses moments de bonheur.* » Cette Ferrari, que Rosinski trouve d'une beauté littéralement ensorcelante est, d'après lui, « *la digne descendante de la GTO première manière. Je ne vois pas une berline qui incarne à ce point l'idéal de la voiture de sport.* » Évidemment, la belle ne collectionne pas que les qualités et il faut attendre que José Rosinski prenne place à bord pour dénicher le seul vrai défaut de la belle/bête : « *Je serais parfaitement installé si le volant n'était pas si haut et si incliné. Une fois encore, l'ergonomie nous trahit chez Ferrari mais dans ce cas, je me sens parfaitement frustré car il s'agit d'une pure sportive.* » Laissons ce grand et regretté journaliste couver nos rêves et revenons au 21 juillet 1987, lorsque Ferrari

dévoile le successeur de la 288 GTO sous ce nom F40 susurré par un journaliste. Il y a alors belle lurette que Porsche a ouvert la voie à la super sportive du futur avec sa 959 présentée quatre ans plus tôt. Mais cette dernière est tellement complexe qu'elle est livrée très tardivement, au moment même où Ferrari industrialise sa F40 ! Et si la Porsche est un monstre de technologie, la Ferrari demeure fidèle aux préceptes d'Enzo Ferrari : une voiture de course construite en petite série et utilisable sur route. Par rapport à la Porsche 959 Sport, la Ferrari est plus légère de 250 kg, plus puissante – 478 ch contre 450 ch – et surtout, son moteur V8 biturbo (deux turbines IHI) est d'une utilisation féérique, sans aucun temps de réponse contrairement au flat-6 de la 959 dont le système des deux turbos en tandem – dont l'un n'agit qu'à partir de 4 300 tr/min – rend la conduite saccadée... Bref, Enzo Ferrari a voulu sa F40 ainsi et elle est com-

mercialisée auréolée du titre de voiture de production la plus rapide du monde avec ses 324 km/h annoncés. La F40 trouve ses gènes technologiques dans l'évolution de la 288 GTO. En 1984 effectivement, Enzo

Ferrari en personne veut que les ingénieurs

se penchent sur une évolution de la toute

nouvelle 288 GTO (qui deviendra la GTO

Evoluzione) pour aller contrer la Porsche

959 dans l'univers du groupe B. 1984, c'est

l'année de présentation de la nouvelle Tes-

tarossa pour Ferrari... Le moteur de la F40

est naturellement proche de celui de cette

GTO Evoluzione, dans une version plus

civilisée avec seulement (!) 478 ch contre

650 ch. Première évolution pour la F40,

la cylindrée tutoie les 3 litres (2 936 cm<sup>3</sup>

exactement) pour une puissance au litre à

l'époque exceptionnelle de 163 ch au →



Avec cette F40, les 40 ans de Ferrari sont célébrés avec une rigueur sportive respectueuse des volontés d'Enzo Ferrari en personne.

LE PROFANE DOIT IMPÉRATIVEMENT LA MANIER AVEC RÉSERVE, SINON...



La Ferrari va être sublimée dans le tunnel aérodynamique de Pininfarina. Elle est l'expression ultime de la maxime « *la fonction dicte la forme* ».



litre. Ce bloc V8 ouvert à 90° est gavé par deux turbos IHI qui soufflent fort (1,1 bar) et dont les deux volumineux échangeurs air/air coiffent quasiment tout le bloc. Ce moteur est accouplé à une boîte à 5 rapports et le client a alors le choix entre une transmission à crabots ou synchronisée. Mais, contrairement à sa rivale allemande, la F40 ne propose pas de transmission intégrale, ce qui peut surprendre car l'ingénieur Mauro Forghieri conçoit à cette époque quelques prototypes pour les Ferrari de route dotés d'une telle architecture. Pas de transmission intégrale donc, mais pas non plus d'ABS, d'assistance du freinage ou même de la direction. Nous sommes en 1987, le turbo s'est propagé depuis quelques temps

déjà jusqu'au cœur du championnat du monde de F1 avec une cylindrée minuscule (1 500 cm<sup>3</sup>), mais des joutes extraordinaires entre Honda et Porsche (TAG). Michele Alboreto et Gerhard Berger avec leur V6 Turbo Ferrari se mêlent à la lutte. Le danger pour Ferrari est désormais de voir son territoire foulé par de nouveaux venus, que ce soit dans le domaine du sport où Honda rafle la mise en F1 ou dans celui de la sportive de route où des concurrents jusqu'alors absents de la bataille vont s'y mêler : BMW a lancé son V12, Mercedes s'apprête à le faire et Jaguar dévoile en 1988 la sublime XJ220 dotée d'un V12... Trop ambitieuse, cette dernière sera finalement commercialisée avec un V6 !

## Caractéristiques techniques

### MOTEUR

Huit cylindres en « V » ouvert à 90° en position longitudinal arrière. 2 936 cm<sup>3</sup>, 82 x 69,5 mm. Deux turbos IHI et deux échangeurs air/air. **Alimentation :** injection Weber Marelli IAW. **Puissance maximale :** 478 ch à 7 000 tr/min, 58,8 mkg à 4 000 tr/min.

**Transmission :** aux roues arrière. **Boîte :** 5 rapports à crabots ou synchronisée.

### COQUE ET SUSPENSIONS

Châssis tubulaire renforcé par des éléments composites. Triangles superposés AV/AR avec combinés ressort-amortisseur et garde au sol réglable. **Freins :** 4 disques ventilés, diamètre 33 cm, étriers à 4 pistons. **Pneumatiques :** 245/40 ZR 17 AV. 335/35 ZR 17 AR.

### DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

**Longueur :** 4,43 m. **Largeur :** 1,98 m. **Hauteur :** 1,13 m. **Empattement :** 2,45 m. **Poids à vide :** 1 100 kg.

**Vitesse maximale :** 324 km/h. De 0 à 200 km/h : 12 s.

La F40 doit donc ouvrir une nouvelle ère pour Ferrari et évoluer dans de nombreux autres domaines que ceux de la seule mécanique. La cellule centrale est ainsi très différente de celle de la GTO Evolution, elle même dérivée d'une 328. Ici, c'est le règne des matériaux composites, une grande première pour Ferrari qui fait réaliser ces éléments à l'extérieur, chez le sous-traitant Bagni implanté à Reggio d'Emilia. Car si le carbone est l'avenir des supercars, Ferrari – comme tant d'autres à cette époque – ne possède pas les fours autoclaves nécessaires à la cuisson de ces matériaux si nouveaux pour l'industrie automobile. Et il en faut du temps pour réaliser les onze éléments de carrosserie



**Pas de moteur V12 sous le capot de la supercar Ferrari. L'heure est alors aux turbos dont les échangeurs cachent, en grande partie, cette furieuse mécanique de près de 500 ch...**



## LA FERRARI F40 AFFICHE UN Cx DE 0,34. UNE VRAIE PERFORMANCE AÉRODYNAMIQUE.

en carbone de la F40, comme par exemple les trois jours nécessaires à la confection de l'énorme capot moteur... Autre intermédiaire de renom dans la réalisation du joyau F40 : Scaglietti à Modène, qui assemble l'intégralité des pièces carbone avant qu'elles rejoignent enfin la maison mère. Car outre l'assemblage, Ferrari s'occupe essentiellement de produire la motorisation en interne. Sa fonderie coule ainsi les carters, les culasses et les portemoyeux. La production de la F40 débute, on l'a vu, au moment où Porsche livre ses premières 959. L'Allemand se contentera

de produire 283 exemplaires alors que Ferrari pense dans un premier temps fabriquer 400 unités de sa F40. Au final, devant les demandes (près de... 3 000 lors de la présentation) la fabrication sera portée à plus de 1 300 exemplaires. Évidemment, avec un tel label trônant sur le museau de cette première supercar, les spéculateurs ont également montré le leur, de museau ! Dès la première année de commercialisation, le prix de la F40 a effectué un saut insensé, équivalent à près de 1,5 million d'euros actuels pour être finalement divisé par trois à la fin des années 1980. Aujourd'hui, la

moyenne du prix de vente de la Ferrari F40 calculée sur la dizaine d'exemplaires qui ont été mis à l'encan l'année dernière est légèrement supérieure au million d'euros : 1 063 092 € très exactement. Là encore, elle tutoie sa légendaire rivale allemande, dont la cote est estimée à 1 100 000 € en ce début 2017. Décidément, ces deux-là restent inséparables, malgré leur caractère si différent. •

Merci à Cecil-cars (<http://www.cecil-cars.com/>) pour le prêt de la F40 qui illustre ce reportage.



Un compteur qui affiche 360 km/h et fait fantasmer, un aileron arrière intégré au volumineux capot moteur qui nécessite trois jours de fabrication et enfin le levier de vitesse planté dans sa grille reconnaissable avec ses cinq rapports.