

# Les 7 lettres d'un mythe

- Dis donc, Renzo, avec un tel sujet, tu changes, tu sautes du coq à l'âne ! Hum ?
- Ben oui, mon cher Ego, il m'arrive, comme tu le sais, de regarder les courses de formule 1 à la télé. Et, toi comme moi, nous sommes intéressés par tout ce que cela représente comme efforts, au point de vue technique, pour pouvoir figurer au palmarès d'une course.



Mais, tout d'abord, chers (ères) collègues, il faut savoir que « FERRARI », à l'origine, est issu d'une petite commune industrielle du nord de l'Italie. Au détour de ses rues, pas de vestiges romains, pas de prestigieux musées regorgeant de la Renaissance, ni même de spectaculaires églises baroques ! Pourtant, on vient de loin pour visiter Maranello. Son secret ? Hum ? Sept lettres, magiques trônant en jaune canari sur le toit d'une fabrique. Ce sont celles d'un enfant du pays, **Enzo Anselmo Ferrari**, né en 1898, à une vingtaine de kilomètres de là, à Modène, dont le jaune est l'emblème.

A Modène, son nom figure partout. Sur les boutiques, les cafés, les restaurants, les hôtels, les sacs à dos et, bien sûr, ce musée situé près de l'usine et celui, plus récent, construit à Modène en 2012, dont la coupole reprend la forme d'un capot de voiture.

Autant de traces d'un rêve devenu réalité. Un rêve né dans le regard émerveillé d'un garçon de dix ans, lors de cette première course automobile que son père emmène voir à Bologne. Le pilote, Felice Nazzaro, y remporte l'épreuve de la *Coppa Florio* au volant d'une « Fiat ». A propos, chers (ères) collègues, savez-vous ce que signifie le sigle **FIAT** ? Hum ? non !...C'est, en français : Fabrique Italienne Automobile Iurin. L'histoire dit que c'est après avoir vu cette course, que Enzo ce serait fortement intéressé aux voitures de courses.

Et, la chose, prendra forme après la *Première Guerre mondiale*. Enzo Ferrari, adolescent, travaille dans une fabrique de voitures. C'est là qu'il rencontrera des pilotes et qu'il deviendra *assistant-essayeur*, avant de devenir lui-même *pilote*.

Après quelques victoires, il fonde en 1929, la **Scuderia Ferrari**. Les monoplaces **Alfa Romeo** courant alors pour l'écurie sont rouges, comme toutes les Italiennes. Une question de livrées nationales qu'il s'agit de porter. Ainsi, à l'époque, les voitures de course françaises sont bleues, les anglaises vertes et les allemandes grises. Cette situation s'arrêtera à la fin des années 60 avec l'avènement du *sponsoring*. Exception faite de Ferrari qui conservera le « **Rosso Corsa** », aujourd'hui devenu iconique.

Entre-temps, un peu perdu au milieu de toute cette flamboyance, un petit emblème fait son apparition. Le célèbre cheval cabré. Celui-ci provient de la carlingue de l'avion de chasse d'un héros de guerre, Francesco Baracca, mort en mission sur le Montebello. Enzo Ferrari, fait la connaissance de son père en 1923, lors de sa première victoire sur le circuit de Savio, à Ravenna, puis celle de sa mère, la



comtesse Paolina, qui, selon les propres mots du futur Commendatore, lui suggère un jour de mettre le « *cavalino rampante* » de son fils sur ses voitures.

D'abord présent sur les voitures de course Alfa Romeo, on retrouve le *cavalino*, dès 1947 sur celles de Ferrari, date de son premier modèle officiel. Car désormais, le pilote n'est plus. Il est constructeur et sa marque deviendra l'icône que l'on connaît c'est-à-dire la plus connue au monde et la plus titrée sur les circuits de Formule 1.

### Course et pilote de légende

Enzo Ferrari était un visionnaire et il savait s'entourer des meilleurs spécialistes. C'est ce qui a fait sa gloire. Il l'a prouvé dès son premier modèle, la **125 S** qui contre toute attente, était équipé d'un moteur V12 de 1'497 cc développant un peu plus de 100 chevaux pour une vitesse de 155 km/h.



1947 - Ferrari 125 S

L'idée est empruntée à la marque **Delage**. Confiée au pilote Franco Cortese, le 25 mai 1947, elle remporte l'épreuve de la Piacenza. C'est la première victoire d'une longue liste, notamment au championnat du monde de Formule 1 que la Scuderia rejoint en 1950 et pour lequel l'écurie détient la quasi totalité des records. Elle sera d'ailleurs la seule à n'en être jamais absente.

Ce qui ne va pas sans son lot de pilotes de légende : Niki Lauda, Juan Manuel Fangio, Jacky Ickx, Gilles Villeneuve, Alain Prost et, bien sûr, Michael Schumacher, septuple champion du monde, dont cinq fois avec Ferrari.

Parmi les plus grands moments, comment ne pas évoquer cette année 1952 durant laquelle la Scuderia remporta 95 succès sur 109 participations ? Ou encore cette édition des 24 Heures de Daytona, en 1967, où trois Ferrari finirent aux trois premières places du classement, arrivant toutes les trois ensemble sur la ligne d'arrivée.

Quant aux voitures mythiques, difficile de faire un choix tant elles sont nombreuses. Quelques exemples, pêle-mêle : avec la 166, la première Ferrari de route, dont la version sport fut la première de la marque à remporter les 24 Heures du Mans en 1948, la monoplace 500 F2 qui conduisit Alberto Ascari au titre de champion du monde en 1952, la 750 Monza de 1954, la 250 GTO de 1962, la première supercar Ferrari et l'une des voitures les plus recherchées au monde de nos jours, ou la 250 Testa Rossa, le modèle mythique des années 1980. Autant de chefs-d'œuvre de technique et d'esthétique.

Cela dit, chers (ères) collègues, pour Enzo Ferrari, l'important, c'était le moteur, pas le châssis. D'où sa collaboration avec de grands carrossiers, tels que Vignale, Ghia ou Touring qui, tous, ont participé à son incroyable réputation. Et, le plus marquant de tous étant Battista Pinin Farina, fondateur de la carrosserie « Pininfarina » avec laquelle Ferrari a travaillé dès 1952, réalisant quelques-uns de ses plus beaux modèles.



La Ferrari 250 GT California Spyder, 1958-1962 dessinée par Pininfarina et carrossée par Scaglietti, en est sans doute l'exemple le plus remarquable.

Mais les choses sont en passe de changer, comme l'augure la F 150 présentée à Genève en 2013. Elle est la

première à être dessinée par Ferrari

Et si la marque a forgé sa légende sur les circuits, elle en a toujours puisé dans la technique pour équiper ses modèles de série, ce qui a été une priorité pour Ferrari.

### Priorité à l'humain

A Maranello, où travaillent près de 2'800 employés et environ 200 à Modène pour les châssis, seules 31 voitures sont produites par jour – 25 V8 et 6 V12 –, soit environ 7'000 voitures par an. Le temps d'attente pour en avoir une étant en moyenne, actuellement, de onze mois. Il faut dire que le « *fait main* » occupe ici une place importante et prend du temps. D'ailleurs l'atelier « *Tailor Made* », où chaque client peut discuter, pour personnaliser son acquisition, est important et très sollicité, le choix des matériaux et des couleurs pouvant varier des plus sages aux plus extrêmes. C'est vraiment du sur mesure ! Bien sûr, cela a un prix !



Certains clients fortunés allant même jusqu'à changer complètement leur voiture, à l'instar de la « **one-off** » d'Eric Clapton, à moteur V8 (562 CV), dont la carrosserie en aluminium s'inspire de la 512 BB, illustre sportive des années 1970, et pour laquelle, le guitariste, a déboursé 4,75 millions d'euros ! La sellerie, les revêtements de tableaux de bord et d'intérieur de porte, tout peut être modifié selon le désir du client.

C'est vraiment du sur mesure !

C'est pourquoi, il faut trois jours pour assembler une voiture à motorisation V8 et huit à neuf jours pour une V12, dont huit heures rien que pour le moteur, lequel est à la fin signé par l'unique personne ayant travaillé dessus.

De la même façon, au sein de cette ville dans la ville de 250'000 m<sup>2</sup>, que l'on surnomme « **la Cittadella** », tout est conçu autour de l'humain et de son bien-être. C'est ce que l'on appelle le programme « **Formula Uomo** ». Une stratégie lancée en 1997 et qui part du principe qu'un employé est plus productif s'il travaille dans un cadre agréable.

Résultat : le long du Boulevard principal Enzo Ferrari et des rues baptisées des noms des grands pilotes Ferrari, partout des arbres et des espaces verts, qui s'étendent également à l'intérieur des bâtiments. Des lieux high-tech, généreusement vitrés et auréolés de cellules photovoltaïques, où tout est fait pour privilégier la lumière naturelle et l'atmosphère zen, propice à un bon travail et à des idées créatives.

A midi, non loin de la soufflerie destinée à tester l'aérodynamisme des monoplaces, tous se retrouvent dans une «cantine» d'entreprise ressemblant à une section d'aile d'avion déployée sur trois niveaux. On peut également, via le fitness, aller se documenter au centre d'information et de connaissance, séjourner à l'école des métiers, pour changer d'atelier ou, si besoin, bénéficier d'un check-up médical gratuit. L'été, des camps de vacances sont même prévus pour les enfants, lesquels se voient prêter leurs livres scolaires jusqu'à l'université.

Quant au niveau sonore présent dans la manufacture, il n'outrepasse pas les 72 dB et le nombre de mouvements nécessaires à chaque action a été réduit de 60 %, par rapport aux anciennes installations.

En revanche, les secrets sont bien gardés. Ne visite pas les lieux qui veut. Et, les trois entrées sont étroitement surveillées. A l'intérieur, interdiction de prendre des photos et de toucher les voitures qui sont toutes pré-vendues, Ferrari ne travaillant que sur commande. Sans compter qu'en plus des modèles de séries, on fabrique ici ceux destinés à la compétition, à raison de huit monoplaces par saison de Formule 1.

Une fois celles-ci terminées, les voitures sont vendues à des clients privés sévèrement sélectionnés. Pas question de les laisser dormir à l'extérieur. Toutes sont conservées dans un garage de la *Citadella*, où leur maintenance est prise en charge. Mais, avant d'obtenir la sienne, le client devra attendre deux ans, maintien du secret oblige. De plus la voiture qui lui sera livrée, sera dotée d'un moteur moins puissant et d'un volant différent de celui d'origine. Quant au siège original, il sera adapté. Par contre le numéro de la voiture ainsi que les logos de tous les sponsors sont conservés.



Si son nouveau propriétaire souhaite s'amuser avec sa voiture, c'est Ferrari qui se charge de la préparer et de l'amener partout dans le monde, sachant que l'adresse de destination sera forcément celle d'un événement organisé par Ferrari. A moins qu'il ne choisisse de faire des tours sur la piste officielle attenante à la Citadella, le circuit de Fiorano, construit en 1972 à la demande du fondateur, elle affiche presque 3 km de long.

C'est d'ailleurs là que le client pourra apprendre à maîtriser son «fauve». S'il le souhaite, il a même la possibilité de passer le week-end, au milieu de la piste, dans la maison aux volets rouges où Enzo Ferrari a vécu ses dernières années et qui est conservée à la façon d'un petit musée. Après usage, son bolide retournera dans le garage y côtoyant des GT, des hypercars homologués pour la piste.

Mais tout cela, chers (ères collègues, coûte un saladier ! on parle en millions d'euros !

## Ferrari en résumé

- **1898** Naissance d'**Enzo Anselmo Ferrari** à Modène.
- **1929** Fondation de la Scuderia Ferrari.
- **1947** Enzo Ferrari crée sa propre marque de voiture.



- **1950** Première participation de la Scuderia Ferrari au championnat du monde de F1.
- **1952** Alberto Ascari est champion du monde avec la 500 F2 (185) CV.
- **1964** La 308 GT4 est la première Ferrari de route V8 produite en série. A la fin de l'année, la 312 B, une douze cylindres à moteur plat à l'arrière, renversera pour longtemps tous les autres concepts de moteur en F1.
- **1970** la 365 GTB/4 Daytona à moteur V12 avant, dessinée par Pininfarina entre dans la légende en étant, à l'époque, la supercar la plus puissante et rapide du monde.
- **1975** Après plus de vingt ans sans titre de pilote ou de constructeur, Ferrari lance un nouveau modèle de Formule +, la 312 T, et renoue avec les titres de champion du monde des constructeurs et des pilotes grâce à Niki Lauda.
- **1982** Désormais considérée comme la meilleure voiture à *turbo-propulsion*, la 126 C2 est, hélas, la F1 avec laquelle Gilles Villeneuve trouva la mort.
- **1984** Avec son double turbo, la 288 GTO – alias la voiture de *Magnum* dans la fameuse série TV – développe 400 CV, initiant ainsi les supercars.
- **1988** Décès d'Enzo Ferrari. Il était âgé de 90 ans.
- **2015** Le V8 biturbo de la 488 GTB, marque le début d'une nouvelle génération de moteur.



Ferrari simulateur de Formule 1 sur son site de Maranello, en Italie.

*Donc, chers (ères) collègues, une histoire, assez différente, pour les intéressés, et qui est à suivre, dans le futur de cette marque, décidément très active dans ce domaine...*

Avec mes salutations les meilleures.      CARDINI Renzo