

## SALON RÉTRO MOBILE

### LA LÉGENDE FERRARI S'EXPOSE AU SALON RÉTROMOBILE

Dans le livre d'or de l'automobile, Ferrari occupe une place à part et la marque italienne à l'emblème du cheval cabré fait rêver petits et grands. A l'occasion du prochain Salon Rétromobile, c'est au total huit modèles d'exception qui seront présentés à travers une exposition réalisée en hommage aux 70 ans de la marque. De la barquette 166 Mille Miglia, monstre de compétition, à l'incontournable 250GT SWB c'est une partie représentative du patrimoine Ferrari qui sera exposée.



Ferrari barquette 166 Mille Miglia des  
24 Heures du Mans de 1949  
© Alexis Toureau - ACO



Ferrari 500 F2



Ferrari barquette 166 Mille Miglia des  
24 Heures du Mans de 1949  
© Alexis Toureau - ACO



Ferrari barquette 166 Mille Miglia des  
24 Heures du Mans de 1949  
© Alexis Toureau - ACO

#### LA PASSION FERRARI

Faites l'expérience de prononcer le nom « *Ferrari* » devant une assemblée. Les visages exultent, les yeux scintillent et pétillent et parfois même cela tourne à l'hystérie. Devenue la marque la plus influente du monde devant Apple, Ferrari trône au firmament des constructeurs automobiles. La plupart de ses modèles flambent dans les ventes aux enchères. La légende Ferrari puise ses racines dans la première moitié du XXe siècle. **Ferrari, c'est un homme avant d'être une marque.** Une histoire digne d'un roman : un homme qui épouse l'automobile, au point d'y consacrer toute sa vie.

#### FERRARI, 70 ANS D'HISTOIRE

Non content de posséder un coup de volant assuré récompensé par la deuxième place à la Targa Florio de 1920 et une multitude de victoires, de Savio à Pescara, Enzo Ferrari montre des talents d'animateur qui lui valent de prendre la direction du service compétition d'Alfa Romeo. Les machines rouges ne tardent pas accueillir sur leurs flancs un écusson sur lequel se dresse un **cheval cabré noir sur un aplat jaune d'or, la couleur de Modène.** Ce blason ornait la carlingue de l'avion de Francesco Baracca, un as de l'aviation italienne, mort au combat le 19 juin 1918. Sa mère, la comtesse Paolina Baracca, encouragea Enzo Ferrari à apposer l'emblème sur ses voitures. « Il vous portera bonheur », avait-elle dit. La suite allait lui donner raison.

A l'époque, les Alfa Romeo de Grand Prix étaient les machines à battre. Ferrari crée la Scuderia Ferrari le 1er décembre 1929. A partir de 1933, elle représente officiellement le constructeur milanais à l'effigie du biscione. L'engagement de l'ingénieur Wilfredo Ricart change les rapports de force au sein d'Alfa Romeo. L'aversion d'Enzo Ferrari pour l'Espagnol se conclut par une séparation. Ferrari retrouve les locaux de la défunte Scuderia, à Modène. Il peut enfin concrétiser son rêve de concevoir et réaliser une automobile à son nom. Enfin presque, une clause lui interdit de reconstituer la Scuderia Ferrari ou d'avoir une activité en nom propre pendant quatre ans. Il contourne la contrainte en fondant la société Auto Avio Costruzioni, en septembre 1939. La guerre met en veille ses projets de voiture de course et l'oblige à déménager à Maranello. La paix revenue, Enzo Ferrari peut donner corps à son rêve.

Le 12 mars 1947, une foule se presse via le Trento Trieste, dans la cour de l'usine Ferrari, pour découvrir le châssis 125 S animé, déjà, par un douze cylindres. Au bout du capot trône le fameux emblème du Cavallino sur fond jaune. Le 25 mai, à peine plus de deux mois après la présentation de la première Ferrari de l'histoire, Franco Cortese fait triompher la 125 S Sport dans le grand prix de Rome. Ce premier succès ne peut occulter les difficultés du quotidien. Pour assurer la pérennité de son entreprise et le développement des voitures de course, Enzo Ferrari se résout à se lancer dans la production de voitures de route. Au **salon de Turin**



Ferrari 250 GT berlinetta de 1961



Ferrari 250 GT Cabriolet « Série 1 » de 1957 châssis #1193 GT



Ferrari 250 GT de 1959



Ferrari 250 LM berlinetta de 1965  
châssis #5975 GT

© Cité de l'Automobile de Mulhouse,  
Collection Schlumpf



Ferrari 250 LM de 1963

de septembre 1948, il expose son premier modèle de tourisme, un coupé 166 à 4 places exécuté par le carrossier Touring.

Pendant ce temps, dans l'atelier des voitures de course, l'évolution est permanente. Ferrari tisse sa toile. Monoplace, Sport et GT : **Ferrari s'implique dans toutes les disciplines**. Le plus souvent avec succès. Les machines rouges cumulent les lauriers et les titres, deviennent les autos à battre. Cet engagement tout azimut, unique et indéfectible dans les principales disciplines du sport automobile dessine les contours de la légende. La personnalité charismatique de l'Ingeniere, l'engagement des meilleurs ingénieurs et des meilleurs pilotes qui se livrent une lutte sans merci, le culte du 12 cylindres, les formes sculptées, félines et racées des modèles, la noblesse de la course qui irrigue les GT de route, l'exclusivité reposant sur une production limitée et des performances de premier plan ont fini d'entourer Ferrari d'une aura particulière.

La principale performance de Ferrari n'est pas tant de cumuler les victoires en F1, ce qui en soi constitue un exploit au regard de la jeunesse de l'entreprise, mais de mener **plusieurs programmes de front**. A la suite de la défection de plusieurs constructeurs de premier plan, le pouvoir sportif avait décidé que la Formule 2 prendrait le relais de la Formule 1 pour le Championnat du monde des deux années 1952 et 1953. Ferrari y voyait là une occasion de développer à peu de frais une monoplace dérivée de la F2 qui dominait la discipline. Sous le capot de la nouvelle arme de Maranello, prenait place un 4-cylindres 2 litres à double arbre à cames en tête et double allumage de 185 ch. Ce moteur dessiné par l'ingénieur Lampredi se révéla d'une fiabilité à toute épreuve. Ferrari est ainsi présent dès ses premières heures des épreuves Sport.

La suite sera une succession de haut et de bas. Les années 1970 sont cruelles pour les voitures de sport : renchérissement du prix de l'or noir, généralisation des limitations de vitesse. Côté course, la Scuderia alterne les sacres et les désillusions. Enzo Ferrari s'éteint le 14 août 1989. Sa création lui a survécu. Il en avait depuis longtemps cédé les clés au groupe Fiat. L'arrivée de Luca Cordero di Montezemolo aux commandes en 1991 ouvrit une nouvelle période faste tant sur le plan des succès sportifs que commerciaux. Avec Jean Todt à la tête de la gestion sportive, **Ferrari engrange huit titres constructeurs et six pilotes dont cinq avec Michael Schumacher**. Le 21 octobre 2015, Ferrari faisait la Une des journaux pour un autre événement : son entrée à la Bourse de Wall Street. Un nouveau chapitre s'ouvre.

### L'EXPOSITION FERRARI AU SALON RETROMOBILE

Rétromobile rend hommage à cette légende à travers une sélection de 8 automobiles d'exception, véritables monstres sacrés de route et de compétition. D'abord présent dans le milieu de la course, le constructeur s'est au fil des années imposé comme un pont de l'industrie et de l'art automobile et se place comme un précurseur aussi bien sur la performance que le design.

**La barquette 166 Mille Miglia**, une automobile au pedigree en or : Carrossée par Touring, cette voiture a remporté les premières **24 Heures du Mans** de l'après-guerre, en 1949. Luigi Chinetti, déjà vainqueur en 1932 et en 1934, a piloté plus de vingt-deux heures la 166 MM engagée par Lord Selsdon. Prêtée par le musée de l'Automobile Club de l'Ouest, la barquette rouge n°22 **marque le début de la suprématie de Maranello dans la Sarthe**. Suivront huit autres succès jusqu'en 1965, dont six successifs (1960-1965).

La **500 F2**, un monstre de compétition : Auréolée de deux titres mondiaux, en 1952 et 1953, cette **monoplace**



Ferrari 275 GTB de 1964  
© Pininfarina



Ferrari 312B Monoplace de 1970  
© Cité de l'Automobile de Mulhouse

est la plus titrée de l'histoire de Maranello. Elle a remporté 11 grands prix avec Alberto Ascari. Avec **14 victoires sur 15 départs**, la supériorité de la 500 F2 fut totale et illustre déjà le sens de l'anticipation et de la manipulation d'Enzo Ferrari.

La **Ferrari 250 LM**, la première berlinette à moteur central arrière : Provenant de la Cité de l'Automobile de Mulhouse, la 250 LM châssis #5975 GT est issue de la Collection Schlumpf. Cet exemplaire est équipé d'un V12 3,3 litres (275 LM) et affiche le plus petit kilométrage de la lignée. A peine 2 000 km depuis sa livraison à son premier propriétaire, le Suédois Helge Pehrsson. La vraie fausse GT n'a jamais connu les affres de la course avant d'entrer dans la collection Schlumpf en 1967. C'est à peu près à la même période que les frères Schlumpf acquièrent la biplace 500 TRC #0692 MD TR vendue neuve à Adrian Conan Doyle. Prisée des privées, souvent des amateurs, cette voiture Sport de 1957 marque la fin du 4-cylindres créé par l'ingénieur Lampredi et constitue un jalon important dans la généalogie des Sport puisque son châssis sert de base au développement de la 250 Testa Rossa qui allait la remplacer en 1958.

La **250 GT Cabriolet « Série 1 »** :

La famille des 250, désignant la cylindrée unitaire du V12 3 litres, est sans conteste la plus prolifique et la plus glorieuse. Rétromobile lui rend hommage en exposant **une 250 GT Cabriolet « Série 1 »** portant la signature du carrossier **Pinin Farina** avec qui une collaboration étroite s'était engagée en 1951. Répertorié **#1193 GT**, ce cabriolet d'une grande élégance appartient à une petite série de trente-sept exemplaires fabriqués pratiquement sur-mesure dans les ateliers du Corso Trapani, entre 1957 et 1959.

La classique **250 GT Berlinetta** :

En 1959, au Salon de Paris, Ferrari dévoile un autre chef-d'œuvre de son carrossier complice : la 250 GT Berlinetta, plus communément appelée châssis court ou SWB (pour Short Wheelbase). Assemblée par la Carrozzeria Scaglietti, la 250 GT Passo Corto donna naissance à deux versions, l'une en aluminium et l'autre en acier.

La **275 GTB**, l'avant-dernière GT de Maranello à s'accrocher au moteur à l'avant : La berlinette qui remplacera la 250 GT Berlinetta en 1964 est un autre monument d'élégance bien que toujours griffée Pininfarina (qui s'écrit en un seul mot à partir de 1961 par décret présidentiel). Signe d'une époque révolue, le rouge était beaucoup moins demandé qu'aujourd'hui. L'exemplaire présenté est bordeaux ; la première GTB livrée en France en janvier 1965 était vert foncé.

### INFORMATIONS PRATIQUES

**Dates** : du mercredi 8 au dimanche 12 février 2017

**Lieu** : Parc des expositions de la Porte de Versailles - 75015 Paris

**Horaires** : mercredi et vendredi de 10h à 22h, jeudi, samedi, dimanche de 10h à 19h

**Tarifs** : 18 €, gratuit pour les moins de 12 ans

ZMIROV COMMUNICATION | 64, rue Jean-Jacques Rousseau | 75001 Paris | 01.55.34.37.60 | [www.zmirov.com](http://www.zmirov.com)

CONTACT PRESSE | DORIANE RAFFIN OU ANNE-GAELLE JOURDAN

T. 01 76 53 71 18 | [DORIANE.RAFFIN@ZMIROV.COM](mailto:DORIANE.RAFFIN@ZMIROV.COM)

COMEXPOSIUM

Legroupe COMEXPOSIUM, l'un des leaders mondiaux de l'organisation d'événements, est impliqué dans plus de 170 manifestations BtoC et BtoB, couvrant 11 secteurs d'activité aussi variés que l'agroalimentaire, l'agriculture, la mode, le digital, la sécurité, la construction, le high-tech, l'optique et les transports. COMEXPOSIUM accueille 45 000 exposants et plus de 3 millions de visiteurs dans 26 pays à travers le monde entier. Comexposium se développe mondialement avec une présence dans une trentaine de pays : Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Corée, Monaco, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Philippines, Qatar, Russie, Singapour, Thaïlande, Turquie, Émirats arabes unis, Royaume-Uni, États-Unis.