

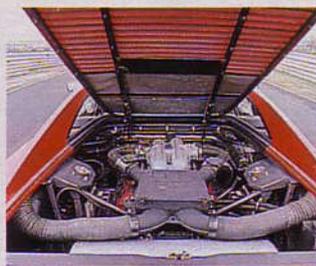
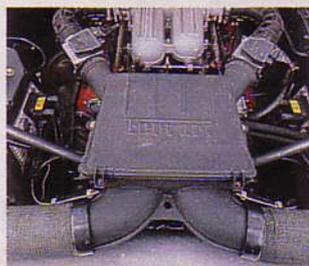
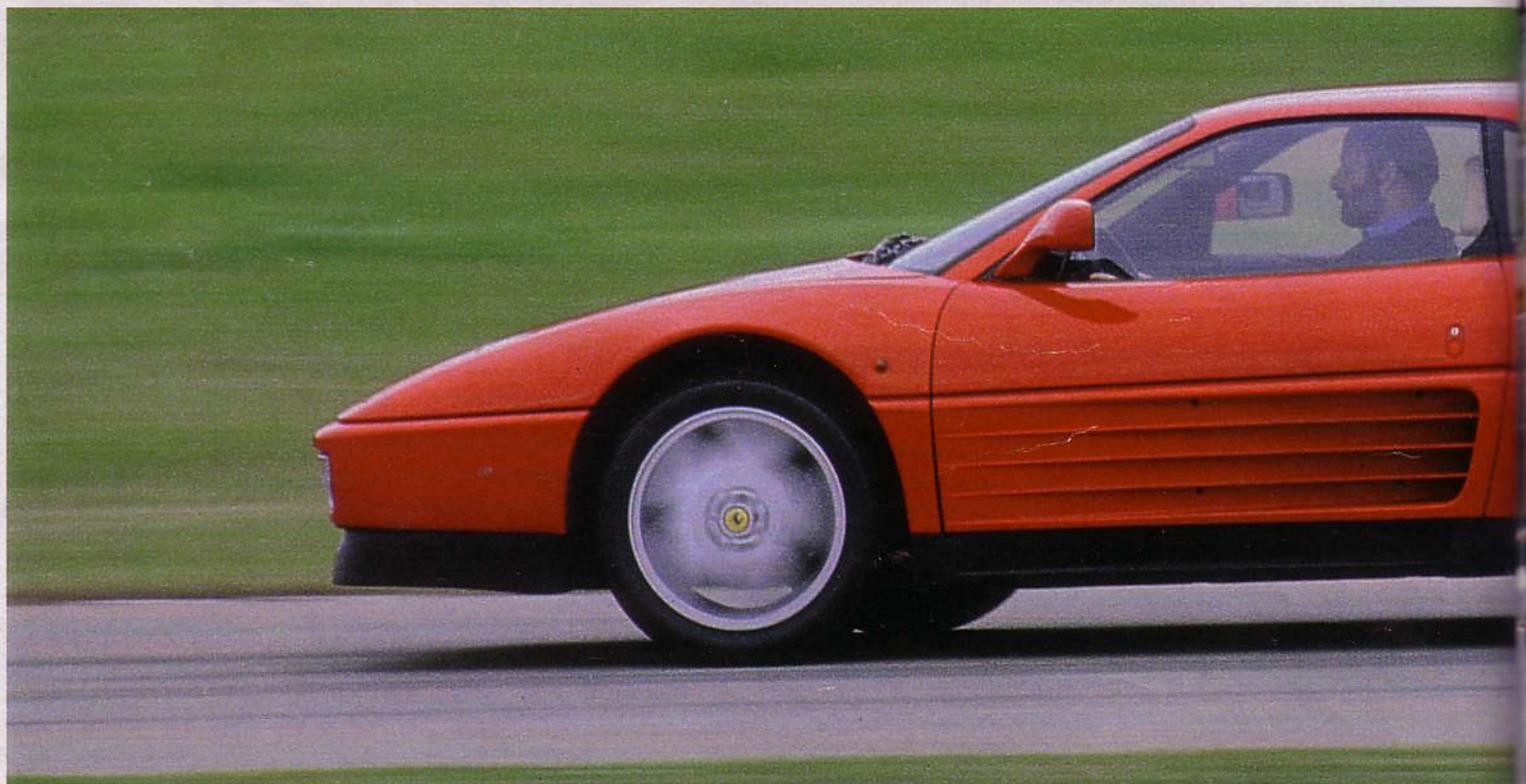
Sicav à haut rendement

Il y a bien longtemps que je n'ai pas rencontré quelqu'un parlant de la musique envoûtante du moteur de sa Ferrari, des performances fabuleuses de sa Ferrari et de l'émotion intense qu'il éprouve chaque fois qu'il conduit sa Ferrari. Par contre, j'entends régulièrement : « Tu te rends compte, je viens de l'acheter 100 briques, elle en vaut déjà 150 ! » À croire qu'une Ferrari n'est plus une automobile mais une Sicav à roulettes ! Pour changer, je vais donc essayer de vous expliquer, non pas comment placer votre argent dans une nouvelle Ferrari, mais au contraire, comment placer une 348... dans un viage !

348 : première voiture de l'après Ferrari. Comme pour Jésus Christ (ne voyez là aucune allusion), à Maranello, on peut évoquer la période « avant » le *Commandatore*, et la période « après ». La F40 clôtura la première ère, la 348 ouvre la seconde. Trait d'union entre le passé et le présent, Pininfarina s'est attaché à la tradition et à l'homogénéité. Si, techniquement, on peut constater l'apport industriel de Fiat, la 348 apparaît comme une évolution naturelle de la 328, de la Testarossa et de la F40. C'est ainsi que, vue d'arrière, la custode concave et le capot moteur plat rappellent la 328. De côté, les grilles horizontales ca-

nalisant l'air vers les radiateurs latéraux, sont d'inspiration Testarossa. Quant à l'avant plat, sans ailes proéminentes, c'est à la F40 qu'il fait penser. Mais la 348, plus épaisse et plus courte, est loin d'avoir la finesse et l'élégance de la Testarossa et, n'en ayant pas la vocation, elle n'évoque pas la piste comme la F40. Cependant, comme toute Ferrari, elle ne laissera jamais indifférent.

A l'intérieur, continuité et tradition. L'accès à la place pilote nécessite toujours une certaine souplesse. Par contre, une fois installé, on dispose de plus de place que dans la 328, et le volant est réglable en hauteur. Pour que



Première Ferrari de l'après-Commandatore, la 348 au fabuleux V8 Quattrovalvole, ne devrait décevoir ni les puristes ni les spéculateurs...

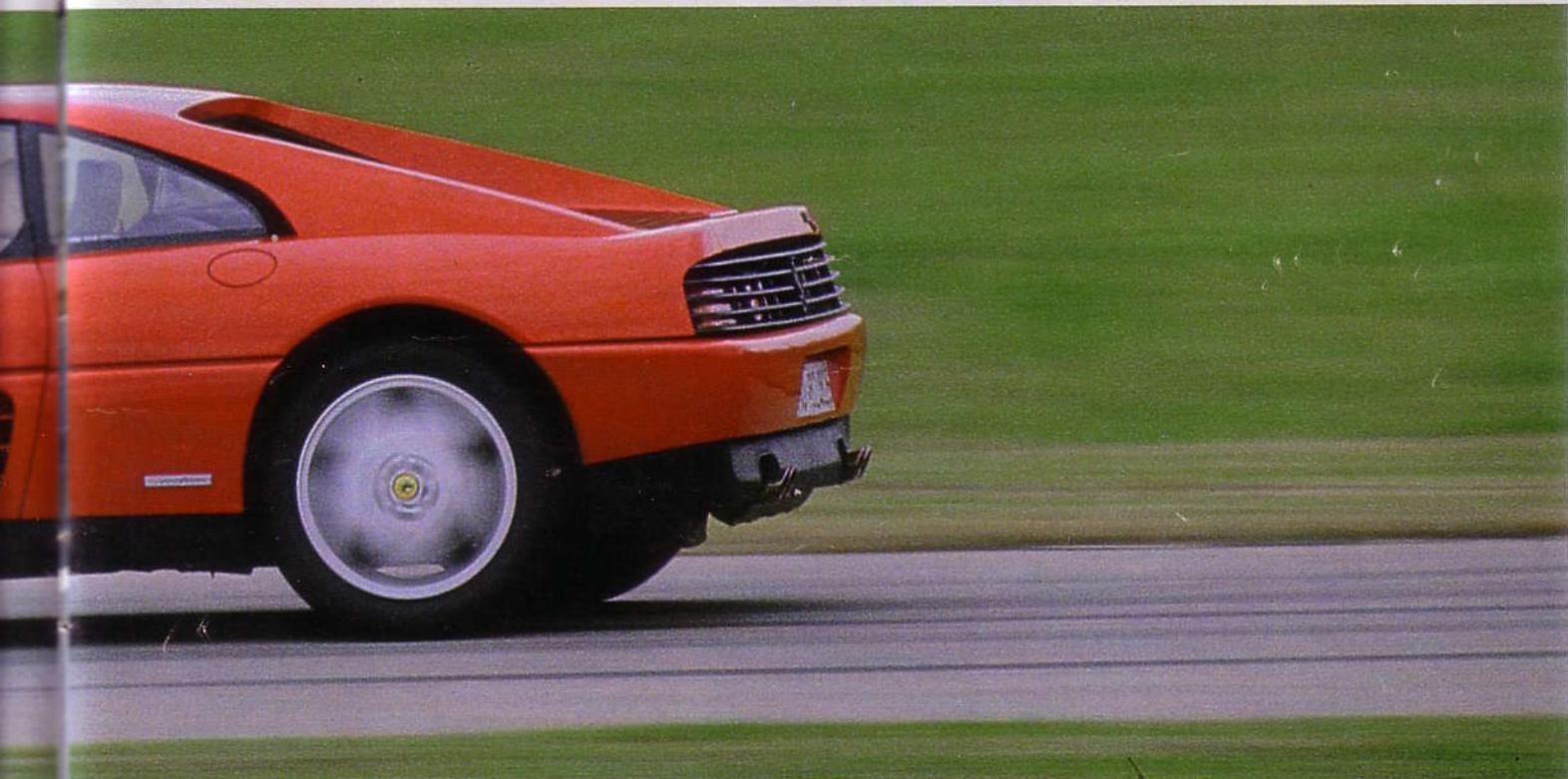


ma position soit parfaite, j'aurais aimé aussi un réglage en profondeur. Les pédales sont bien disposées pour une conduite sportive mais le passage de roue laisse peu de place pour le pied gauche. Cuir noir et fauve, cadrans gradués en chiffres rouges et grille de vitesses en alu, ne laissent planer aucun doute : on est bien dans une Ferrari, et c'est bon.

Ni châssis tubulaire, ni coque. Preuve de l'apport technologique de Fiat ? La 348 est la première Ferrari à ne plus être équipée du traditionnel châssis tubulaire. La cellule centrale peut être considérée comme un intermédiaire entre une coque et un châssis. C'est un assemblage de tubes de différentes sections, sur lequel des tôles soudées forment des caissons et des renforts. A l'arrière, un treillis supportant le mo-

teur, la boîte et les suspensions, vient se fixer par deux platines, à la base de la cellule centrale. A l'avant, un berceau de structure mixte, tôles et tubes, reçoit les suspensions. La carrosserie est fixée sur cette structure. Résultat : un gain de 50 % en rigidité torsionnelle, pour un poids du châssis guère supérieur. Les suspensions sont classiques : parallélogrammes à triangles superposés en acier embouti, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs concentriques, dont le corps est fileté comme en course. On peut ainsi régler la garde au sol. La géométrie avant assure l'anti-plongée. Les freins possèdent de magnifiques étriers Ferrari en aluminium à doubles pistons. Le système ABS est disponible en série, mais peut être omis sur demande. Les jantes font maintenant 17 pouces de diamètre.

(Suite page 47)



DANS LA COULISSE

PLEIN LES YEUX !

Essayer la nouvelle Ferrari, c'est grand. L'essayer à Maranello et en particulier, sur le circuit de Fiorano, c'est géant ! Nous avons profité du périple, pour remonter à la source et visiter les ateliers dont sortent les 348 mais aussi les Mondial, Testarossa et autres... F40. Cœurs sensibles s'abstenir !

Ferrari qui produit 4 000 chefs-d'œuvre par an, fait tout ou presque, hormis les pneus bien sûr et les composants électriques. Pininfarina donne un coup de main, en réalisant les carrosseries de Testarossa qui rejoignent ensuite leurs petites sœurs, pour être peintes et « mécanisées ». Les autres carrosseries et châssis sont réalisés à Modène, à la fameuse carrosserie Scaglietti, qui appartient à Ferrari depuis 62. A l'entrée du premier bâtiment, sont usinées les pièces de fonderie. Chacune, bloc moteur, culasse ou carter de boîte, est une véritable œuvre d'art.

Un kilomètre de Ferrari !

C'est à peu près ce que représentent les trois lignes d'assemblage mises bout à bout. Au fond, les Testarossa, sous lesquelles vien-



nent se glisser les fabuleux douze cylindres boxer à 48 soupapes. Au milieu, les Mondial; beaucoup de cabriolets pour les USA en ce moment. Au premier plan, les 348 qui remplacent les 328; pour l'heure, uniquement des berlinettes, au rythme de dix exemplaires par jour. Une Ferrari c'est rouge ! 80 % des commandes le confirment, même si d'autres coloris existent, en particulier le jaune qui rappelle les belles heures de l'écurie Francorchamps. Au détour d'une allée, les sublimes F40 qui ne font que deux milliardaires heureux par jour; d'ici deux ans, les 850 unités prévues



Des Ferrari au kilomètre ou à l'hectare, c'est insoutenable. L'abandon du châssis tubulaire par la 348 va faire hurler les intégristes mais, pour le reste, la tradition persiste : mécaniques de rêve, suspensions et freins de course et, surtout, les robots savent préparer la pasta...





mères et sœurs, elles découpent avec dextérité les peaux en provenance de chez Connolly, dont elles habillent sièges et planches de bord. Ces deux départements voient sans séparation aucune, avec les lignes de montage. Chaque moteur, V8 Quattrovalvole «atmo» des 348 et Mondial, 12 cylindres boxer des Testarossa ou V8 turbo des F40, passe plus de trois heures au banc. Avec l'arrêt de la somptueuse 412i, il n'existe plus de Ferrari V12, ni à moteur avant. Mais sa remplaçante devrait restaurer la tradition d'ici deux ans.

Avant d'être révisée et de rejoindre l'aire de stockage (c'est insoutenable : un hectare de Ferrari !), chaque voiture effectue un galop d'environ 200 km, aux mains expertes de l'un des huit essayeurs « production ». Outre un petit tour en ville, elles empruntent les mêmes parcours que les protos de développement, à travers les collines environnantes (suivez les traces) et sur le circuit mythique de Fiorano.

Au « bureau » d'Alain Prost.

Distante d'un petit kilomètre de l'usine, la piste Ferrari qui offre un accès direct aux Formule 1. Là non plus, ils n'y vont pas de main morte. Comme les essayeurs maison, les Mansell et autres Berger ont laissé quelques signatures sur l'asphalte qui dessine un ruban dans un grand champ, bordé... de petites usines ou de HLM ! Même s'il est entièrement équipé de cellules de chronométrage, les F1 sont à l'étroit sur ce tracé et devraient se rabattre sur le circuit du Mugello, racheté par le groupe Fiat, pour ses diverses activités compétition. Nous ne pouvions décemment éviter un bref passage au Cavallino, le restaurant situé en face de l'usine, où le casque de notre triple champion du monde va remplacer celui de Gerhart Berger, sur le comptoir du patron.

Y.B.-R.

auront été lâchées sous le marteau des commissaires priseurs.

L'ambiance est à la détente. Chez Fiat, on est payé pour construire un maximum de Panda. Chez Ferrari, on semble payer pour assembler ces merveilles ; alors on prend le temps de savourer. A moins que l'on ait reçu pour instruction de ralentir la cadence ? Pendant ce temps, les cours montent...

Affaire de famille.

Autre surprise, la jeunesse des opérateurs sur les lignes d'assemblage. Nous retrouvons leurs pères, en tête des « chaînes », à la construction des moteurs. Quant à leurs

348 = 3,4 litres 8 cylindres.

Le nom de cette Ferrari donne automatiquement la cylindrée et le nombre de cylindres de son moteur. C'est donc un V8, 32 soupapes, avec 4 arbres à cames en tête. L'allumage et l'injection sont assurés par la firme allemande (!) Bosch. Par rapport à la 328, le moteur est donc légèrement plus gros (200 cm³) et développe 30 chevaux de plus : 300 ch. Plus de 88 ch au litre, pour un moteur atmosphérique, c'est tout à fait exceptionnel. S'il est placé longitudinalement, la boîte est transversale comme sur les F 1. L'embrayage se trouve complètement à l'arrière. Le différentiel à glissement limité est taré à 40 %.

Gros bras ! En achetant une 348, vous ferez l'économie d'une inscription dans une salle de musculation. En une année d'utilisation quotidienne du volant, vous verrez vos deltoïdes et pectoraux s'épanouir. Quant à vos bi et triceps, le maniement du levier de vitesses leur apportera un volume que vous n'espérez plus. Il est vrai que l'homme moderne n'est plus habitué à l'effort physique ; tout est tellement assisté. Un petit retour aux sources ne fera peut-être pas de mal. Il n'empêche que si vous sautez d'une Carrera ou d'une Venturi dans une 348, vous serez un peu surpris. La direction est correctement démultipliée, mais elle possède un rappel très important. L'effort est directement proportionnel à l'angle de braquage et les inégalités de la route transmettent beaucoup de réactions. La synchronisation de la boîte de vitesses est parfaite, mais le verrouillage très ferme et le guidage peu précis malgré la superbe grille, interdisent les passages « à la volée ». Le confort offert par la suspension est du genre « ferme ».

Superbe moteur. Que l'on roule sur la route, en ville ou sur circuit, le moteur de la 348 est fantastique. Il réalise l'exploit, tout en frisant un record dans le domaine de la puissance au litre, d'être d'une souplesse exemplaire. Il repart sans broncher ni hoccue-

ter de 1 000 tr/mn, pour ne s'arrêter qu'au limiteur, vers 8 000 tr/mn. Puissant et souple, servi par un étagement de vitesses idéal, on ne se lasse pas de le faire passer d'un ronronnement tranquille, à un hurlement rauque et rageur.

Survireuse ! Je sais bien que la piste de Fiorano était froide, que les routes des collines environnantes étaient glissantes, et que les pneumatiques en avaient vu de toutes les couleurs avec les essais presse qui se succèdent mais, le moins que l'on puisse dire, la 348



est réglée très survireuse. Autant je n'apprécie pas les voitures survireuses, autant je pense qu'il faut revoir ces réglages avant la commercialisation. La 348 est un rêve de maniabilité. Elle est d'une vivacité extraordinaire pour changer de cap. Elle adore « rentrer dans les coins » ; beaucoup plus à l'aise qu'une Porsche. Par contre, à peine en appui, elle part dans des dérives généreuses du train arrière. C'est un vrai bonheur mais, étant donné la dureté de la direction, il ne faut pas être fainéant pour attaquer sur les petites routes. Malheureusement, elle possède exactement les mêmes caractéristiques dans les courbes rapides et j'ai bien peur que beaucoup de conducteurs n'aient pas forcément le talent nécessaire

Griffe Pininfarina, cuirs Connolly, 300 ch dignes du Cavallino Rampante et toujours la typique grille de vitesses. Les performances sont là mais le comportement réclame un certain bagage : Sicav à risques...

pour contrôler de telles situations. Un peu plus de neutralité serait la bienvenue. Les freins sont puissants et endurants. Le système anti-blocage remplit bien son office. Les puristes achèteront la 348 sans ABS : ils auront tort. L'idéal serait de ne pas avoir à choisir et de pouvoir le déconnecter au tableau de bord. Malheureusement, ce n'est pas possible. Le fabuleux moteur V8 de cette nouvelle Ferrari apporte toute la



personnalité, l'attrait et le charme de la 348. C'est ce qui manque à une Lotus Esprit ou à une Venturi. Les performances, 275 km/h et moins de 25" au km départ arrêté, seront encore une référence dans la catégorie, mais la tenue de route nécessitera des capacités certaines, pour faire face à toutes les situations. L'idéal serait d'allier la vivacité de la 348 en entrée de virages lents, à la neutralité d'une Venturi en courbes rapides, avec la motricité d'une Carrera 4 dans toutes les conditions. Seules les 4 roues directrices et motrices pourront réunir tant de qualités. Les Japonais vont bientôt présenter une telle voiture mais, malheureusement pour eux, elle ne s'appellera jamais Ferrari. La 348 n'a pas besoin de tout cela : il y a déjà 3 ans d'attente si vous en voulez une !

Henri Pescarolo



TECHNIQUE

Moteur : central AR, longitudinal ; 8 cylindres en V à 90° ; bloc et culasses en alliage léger ; 4 arbres à cames en tête (courroie) ; 32 soupapes ; gestion électronique intégrale de l'injection et de l'allumage (un Bosch Motronic 2.5 par rangée de cylindres) ; lubrification par carter sec (8 litres d'huile) ; 2 radiateurs en cuivre latéraux ; collecteur d'admission à résonance variable ; 3405 cm³ (85 x 75 mm) ; rapport volumétrique 10,4 ; régime maxi 7 500 tr/mn ; 300 ch à 7 200 tr/mn (88 ch/litre) ; 33 mkg à 4 200 tr/mn.

Transmission : aux roues AR ; embrayage en porte-à-faux AR ; boîte transversale à 5 rapports ; maxi sur intermédiaires 74/113/162/215 km/h ; différentiel autobloquant à 40 %.

Carrosserie : Pininfarina ; berline (« tb ») ou spyder (« ts ») 2 places ; maître-couple S=1,824 m² ; coefficient de pénétration Cx=0,32 ; coefficients de portance Cz AV/AR = 0,008/0,006 ; longueur 4,23 m ; largeur 1,89 m ; hauteur 1,17 m ; empattement 2,45 m ; voies AV/AR 1,50/1,58 m.

Châssis : plate-forme en tôle d'acier caissonnée + faux-châssis arrière tubulaire boulonné. Triangles superposés + barre anti-roulis ; combinés ressort-amortisseur réglables en hauteur. Crémaillère non assistée ; 3 1/4 tours de volant ; diamètre de braquage 12,05 m. 4 disques ventilés ; pincés à 4 pistons ; anti-blocage en série. Réservoir 95 litres. Pneumatiques AV 215/50 ZR 17, AR 255/45 ZR 17 ; jantes en alliage léger AV/AR 7,5/9". 1 393 kg ; répartition AV/AR 580/813 kg (42/58 %) ; rapport poids/puissance 4,6 kg/ch.

PERFORMANCES (usine)

Vitesse : 275 km/h (à 7 500 tr/mn)

De 0 à 100 km/h : 5"6

1000 m départ arrêté : 24"7

PRIX

348 tb : 617 000 FF

348 ts : 630 000 FF

