

Ferrari, la fin de l'ère Montezemolo

SUCCÈS En 23 ans de règne, le charismatique homme d'affaires aura changé le visage de la mythique firme de voitures de sport.

Mercredi dernier, l'annonce du départ du marquis Luca Cordero di Montezemolo de la tête de Ferrari a provoqué une onde de choc. De multiples raisons ont été avancées pour expliquer la décision prise par Sergio Marchionne, administrateur du groupe FCA (Fiat-Chrysler Automobiles), de se séparer de l'homme qui incarne la firme de Maranello depuis plus de deux décennies. On se gardera bien de les commenter et de jeter de l'huile sur le feu, préférant braquer les projecteurs sur l'œuvre du flamboyant Luca au volant de l'une des marques parmi les plus réputées au monde.

Lorsqu'il est appelé en 1991 au chevet de Ferrari par la famille Agnelli, le Cavallino Rampante ne lui est pas totalement inconnu. De 1973 à 1977, ce jeune juriste a déjà pu étaler l'étendue de ses compétences, comme assistant d'Enzo Ferrari puis comme directeur sportif de la Scuderia. Sous sa direction, Niki Lauda remporte deux titres (1975 et 1977).

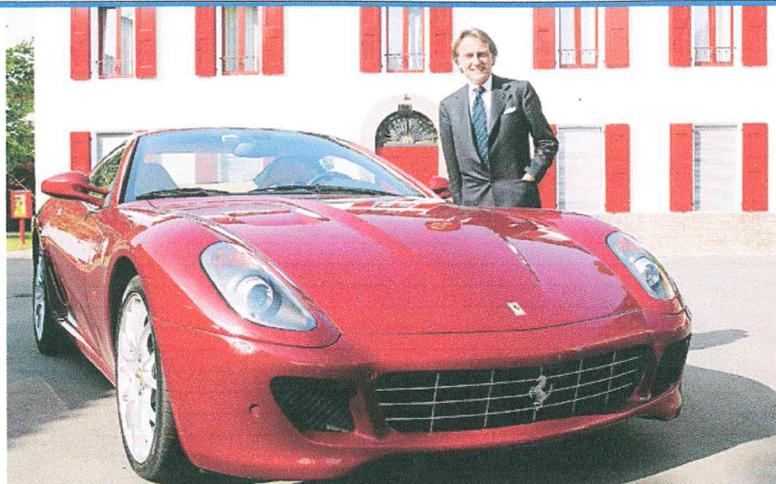
Lorsqu'il pose ses valises à Maranello, sa mission est autrement plus complexe. Le décès d'Enzo Ferrari, le 14 août 1988, a ouvert une période de flottement. Privée de son guide, la « Rossa » doit aussi affronter une concurrence affûtée en provenance d'Allemagne et surtout du Japon. Honda ne se contente pas de tourner autour des monoplaques rouges sur les circuits

de F1. Sa sportive NSX est une pierre dans le jardin de la berlinette 348.

Sous des dehors mondains que l'on pourrait assimiler à une certaine légèreté, Montezemolo va appliquer un traitement de cheval à la firme de voitures de sport née en 1947. Il y a urgence. Maranello est en pleine décrépitude. Les ventes baissent, elle ne gagne plus un titre. Illustration de cette descente aux enfers, Ferrari France n'a pas enregistré une seule commande entre juillet 1989 et juin 1991 selon une interview donnée à l'époque par Gérard Chagnet, le responsable commercial. Un sacré retournement de situation pour une marque qui enregistrait, entre fin 1988 et début 1989, une demande sept à huit fois supérieure à la moyenne habituelle de 360 voitures par an. Le mouvement de spéculation qui toucha les voitures de collection et d'exception laissera des séquelles chez Ferrari. Durant sa gouvernance, Luca di Montezemolo s'appliquera à mettre à l'abri le constructeur des mouvements d'humeur de la conjoncture.

Une gamme en demi-teinte

À son arrivée en 1991, Ferrari n'est donc pas au mieux de sa forme. La gamme souffre le chaud et le froid. Certes, la F40, le supercar produit en série limitée pour fêter les 40 ans de Ferrari, a provoqué une véritable euphorie dans les rangs des tifosi, mais sur le front des modèles de série, la situation est moins reluisante. Lancée en septembre 1984, la Testa Rossa arrive en fin de vie. La 512 TR, une évolution, ne va pas tarder à pointer le



Luca di Montezemolo pose à côté de la 599 GTB Fiorano devant la maison d'Enzo Ferrari, dans l'enceinte du circuit maison. DR

bout de son musée. La famille des berlinettes V8 à moteur arrière renouvelée en septembre 1989 avec la 348 n'est qu'un succès commercial. Les propriétaires se plaignent d'un comportement routier vraiment délicat. Modèle 2+2 à moteur arrière succédant à la 308 GT4, la Mondial 8 devenue T reste mal-aimée avec sa silhouette déséquilibrée. Quant à la vieillissante 412, symbole du grand tourisme 2+2, elle a disparu du catalogue.

Pour couronner le tout, les machines ornées du cheval cabré continuent d'être rongées par des maux endémiques : une fiabilité et une qualité des assemblages vraiment douteuses. « L'arrivée de Montezemolo a marqué un changement. Il a été le premier à prendre en compte l'utilisation des voitures, à écouter les clients », se souvient Jean-Luc Bois, responsable de l'après-vente de Ferrari Pozzi pendant vingt-trois ans et aujourd'hui responsable de la carrosserie Lecoq qui bénéficie du panneau Ferrari Services. « Il a remis en cause le dogme de la Ferrari forcément très chère à entretenir », ajoute-t-il. En quelques années, méthodiquement, il va revoir tous les postes et serrer les boulons. La nomination du brillant Amedeo Felisa comme directeur technique quelques mois avant son arrivée, accélère le retour des résultats.

La 456, première Ferrari sous sa présidence et dévoilée à Bruxelles le 24 septembre 1992 (nous y étions), est à marquer d'une pierre blanche. Jean-Luc Bois se souvient « qu'elle a fait entrer Ferrari dans une ère moderne que ce soit en termes de conception et d'habitabilité ». L'année suivante, il confie les clés de la Scuderia à Jean Todt. Il n'aura pas à le regretter. Dans la foulée, le patron italien prend une décision lourde de conséquences : la berlinette à moteur 12 cylindres renoue avec le moteur à l'avant. Nouveau succès. La clientèle adhère à cette architecture qui s'accompagne d'un comportement routier plus facile à appréhender. C'est sans doute la principale marque de fabrique de l'ère Montezemolo : les Ferrari deviennent plus faciles à conduire et à piloter. Tout en gagnant en sportivité. Une Ferrari doit rester la plus performante des voitures de sport. Et selon les vœux de l'usine, elle ne se compare à aucune autre.

Un tournant technique

Dans le même temps, Maranello s'attache à ce que les « Rossa » ne se résument plus seulement à une carrosserie et à un moteur. « Il a ajouté une nouvelle dimension avec des intérieurs qui respirent la qualité et le haut de gamme », dit un cadre de la maison. Sur le plan

du design, il a aussi fait preuve d'exigences. Il n'a pas hésité à mettre Pininfarina en concurrence. Durant son mandat, on se souviendra que les modèles sont devenus parfaitement utilisables au quotidien grâce à l'intégration progressive de nombreuses technologies high-tech : boîte robotisée dérivée de la F1 puis transmission à double embrayage, transmission intégrale sur la FF, système manettino de gestion des paramètres de la voiture, freinage carbone-céramique. Plus récemment, il a initié le virage de l'hybridation, sans oublier de faire profiter la série des enseignements de la course.

Ces dernières années, il aura pris des risques en cassant les codes esthétiques avec la FF ou en faisant descendre Ferrari en gamme avec la California sans perdre en exclusivité. Une gestion fine de la rareté reposant sur une production limitée a aussi permis de conserver la valeur des véhicules.

Patron visionnaire, il aura aussi poussé l'entreprise sur la voie de la personnalisation. « Chaque Ferrari est unique désormais », affirme un responsable de Maranello. Enfin, il restera l'homme de la diversification avec la commercialisation de produits dérivés, l'atelier de restauration et les Ferrari World.

Enzo Ferrari peut être fier de ce qu'est devenue l'œuvre de sa vie. ■



FERRARI 456 GT La première de Montezemolo. En 1992, cette GT 2+2 élégante signe 40 ans de collaboration avec Pininfarina.

FERRARI ENZO V12 660 ch, technologie F1 : ce modèle de 2002, produit à 400 unités, restera dans les annales des supercars.

FERRARI FF En 2011, elle renouvelle le Grand Tourisme 2+2 avec sa ligne de break de chasse et ses quatre roues motrices.

Nissan Pulsar : l'efficacité prime sur le charme

CONTACT Le dernier modèle de la marque japonaise est plus une machine à rouler qu'un objet de désir. Dans un segment où la concurrence est exacerbée, son manque de séduction masque ses qualités.

PHILIPPE DOUCET
pdoucet@lefigaro.fr

Quelques années après avoir tiré un trait sur la berline intermédiaire, remplaçant audacieusement son Almera par le crossover Qashqai, Nissan revient à ses premières amours. Il justifie ce retour vers un véhicule plus traditionnel par une volonté de compléter son offre dans les voitures moyennes. « Nous avions un trou entre le Juke et le Qashqai, et le "segment C", celui où évolue la Pulsar, est le plus large en Europe », explique Bernard Loire, le président de Nissan West Europe. Conçue et dessinée pour le Vieux Continent, fabriquée à Barcelone, la Pulsar s'attaque à une trentaine de concurrents, parmi lesquelles figurent les Peugeot 308 et VW Golf.

Belle habitabilité à l'arrière

Pour en découdre avec ce peloton, cette berline de 4,38 m manque cruellement de séduction. Son esthétique, sans être indigne, n'est guère excitante. Le grand porte-à-faux avant n'arrange pas les choses. Ses qualités se cachent à l'intérieur, avec tout d'abord une habitabilité arrière exceptionnelle. La réutilisation de la plate-forme du Qashqai

lui assure un long empattement (2,70 m). La voiture dispose non seulement du meilleur espace aux genoux de sa catégorie (692 mm), mais aussi du segment supérieur. Avec une valeur de 385 dm³ (1.395 dm³ banquette arrière rabattue), le coffre se situe dans la bonne moyenne. L'instrumentation et l'ergonomie sont de facture classique et ne souffrent pas la critique. Les plastiques et l'assemblage du mobilier de bord sont de qualité satisfaisante, mais l'ambiance apparaît bien austère.

Version « Business » intéressante

La Pulsar met en avant une panoplie de technologies sécuritaires il est vrai particulièrement spectaculaire. Elle intègre la détection des objets en mouvement, une première dans le segment, la surveillance des angles morts, l'alerte de franchissement de file associé à un contrôle de trajectoire actif (par micro-freinages) ainsi qu'une caméra arrière autonettoyante. Hélas, ce bouclier de sécurité, n'est disponible que sur la

version la plus coûteuse (Tekna, 4^e et dernier niveau de finition, 26 790 € en diesel 1,5l 110 ch) ou sur l'édition « Business » destinée aux entreprises. L'aide au stationnement via 4 caméras, donnant une impressionnante « vue d'oiseau », est disponible en option (750 €), couplée avec le « Safety Shield », à partir du 3^e niveau (Connect). La version « Business » (diesel uniquement, 24 890 €) est la plus intéressante, car elle offre la finition de la Tekna, sans l'intérieur cuir, pour un surcoût de seulement 450 € par rapport à la Connect, avec en prime la peinture métallisée. Mais un automobiliste qui roule peu et qui se satisfait de l'essentiel pourra opter pour la version de base essence 1,2 l de 115 ch (18 790 €), surtout si elle est négociée en concession.

NOTRE AVIS

L'installation dans une Pulsar ne demande que peu d'efforts, tant la position de conduite est facile à régler. Les grands gabarits regretteront cependant d'être assis un peu haut, mais la garde au toit se montre généreuse. Les commandes sont douces et précises (men-tion spéciale au très bon guidage du le-

vier de vitesses), la suspension prévenante, les sièges agréables. La tenue de route est sans histoire, mais la voiture se distingue par une prise de roulis lors des entrées en courbe un peu rapides. La direction manque de précision autour du point milieu. Les moteurs (115 et 110 ch, issus de l'alliance Renault-Nissan) font preuve de bonne volonté, mais, traque du CO₂ oblige, ils sont desservis par des rapports de boîtes trop longs. Ils se montrent très silencieux à allure stabilisée. Le meilleur est à l'arrière. Deux individus de plus d'un mètre quatre-vingts ne sont pas à l'étroit sur la banquette, même quand les sièges avant sont reculés au maximum. La Pulsar marque là un point indiscutable. Au fil des kilomètres, ce véhicule affirme son indéniable vocation de machine à rouler. Elle le fait sans fioritures, dans un classicisme de bon aloi. « Un classique est un romantique qui a appris son métier », écrit Paul Valéry. Sans doute a-t-il été ici un peu trop bien appris. ■



Les qualités de la berline compacte Pulsar se cachent à l'intérieur, avec notamment une habitabilité arrière exceptionnelle. DR

SUR LE WEB

» Présentation de la BMW Série2 cabriolet
» La nouvelle Mercedes AMG-GT
www.lefigaro.fr/automobile