

FERRARI  
BB 512I

# FABULEUSE

## BB

*C'était l'époque  
où les phares se  
cachaient sous les  
capots.*



Nulle autre voiture ne représente mieux la folie spéculative du moment que la BB512 : sa cote a quasiment doublé en quelques mois ! Un excellent prétexte pour reprendre son volant.

*Faire oublier le  
style Daytona  
est impossible et  
Ferrari a eu raison  
de choisir une autre  
voie technique.*

TEXTE *Luc Ferry*  
PHOTOS CYRIL DE PLATER





Q

uand j'ouvre l'œil, ce dimanche matin de mars, je me précipite à la fenêtre : caramba, il pleut

des hallebardes ! Pas de chance, vraiment : c'est justement le jour où mon camarade Thierry Soave doit passer me chercher pour m'emmener à Ollainville, dans le 91, pour essayer une des Ferrari les plus mythiques qui soit : la fameuse BB 512 à injection. Traduisons toute de suite : « BB » pour « Berlinetta Boxer », « 5 » pour 5 litres de cylindrée (en réalité 4 943, mais on ne va pas chipoter) et « 12 » pour le nombre de cylindres - à plat, comme il se doit sur un moteur « boxer » (encore que les spécialistes en discutent, certains prétendant qu'il ne s'agit pas d'un authentique boxer, mais d'un V12 à l'angle tellement ouvert qu'il est quasiment à plat - mais là aussi, on ne va pas en faire une histoire). Et tant qu'on y est, débarrassons-nous des chiffres en nous en tenant à l'essentiel : la BB 512 voit le jour, dans sa première version à carburateurs, en 1976 pour concurrencer la Miura de Lamborghini. Elle succède à une Ferrari tout aussi mythique, la Daytona, et précède la non moins fameuse Testarossa. 923 exemplaires seront produits avant que l'on passe à la deuxième version, celle à injection que je dois justement essayer aujourd'hui et qui, elle, sera produite à 1 007 exemplaires entre 1981 et 1984. Les performances ? Elles sont excellentes pour une voiture de route de l'époque (il faut dire que le moteur est une version dérivée de celui qui équipe la F1 de Niki Lauda). Avec les 340 ch de la version « i » (360 sur la 512 à carbu, abandonnée parce que jugée trop polluante au regard des normes américaines), on atteint aisément les 280 km/h et les accélérations ne sont pas en reste : à peine plus de 14 secondes au 400 m, 25 s au 1 000 m, et 6,5 secondes pour passer de 0 à 100 km/h.

Donc, il pleut, et je me dis qu'il va falloir être raisonnable. Nous arrivons à Ollainville et c'est Charles Collin, le fils de Pierre Collin, le fondateur de Cecil Cars, qui nous accueille. Quand il ouvre la grande porte du garage, les bras, comme on dit, m'en tombent des mains. C'est la

## LE MOTEUR DE MA BB EST DÉRIVÉ DU FLAT-12 DE LA FERRARI F1 DE NIKI LAUDA, CHAMPIONNE DU MONDE EN 1977

caverne d'Ali Baba. J'aperçois aussitôt une sublime Aston DB4, rutilante, comme neuve, devant une pléiade de Ferrari, dont une superbe Dino rouge, comme celle de Tony Curtis dans *Amicalement vôtre*. Plus loin, une magnifique Jaguar XK120 cabriolet, une XK 150 entièrement refaite à neuf, une vieille Riley des années trente, sur le côté, dans un autre espace, une Jaguar Mark V des années 40, une antique Daimler en restauration, et une quantité de Type E et autres merveilleuses machines roulantes.

Je suis scotché, d'autant que Charles, aussi sympathique que compétent, n'est pas avare de son temps, ni de ses commentaires, toujours intéressants, sur ces voitures qu'il connaît par cœur. L'ami Cyril, notre photographe, prend ses clichés



### Cecil Cars :

L'auto qui nous a été prêtée appartient à Cecil Cars, spécialiste historique de la voiture anglaise de collection. Mais la réputation de cet établissement est telle que toutes les marques de prestige y trouvent finalement leur place. Rénovation, entretien, vente, tout y est fait dans les règles de l'art. Les ateliers se visitent comme un musée.

[www.cecil-cars.com/](http://www.cecil-cars.com/)



La position de conduite est correcte et la visibilité plutôt meilleure que dans les sportives d'aujourd'hui.



A cette époque, les phares des sportives restaient le plus souvent invisibles, ne sortant que la nuit.



Sur le mouillé, gare à la puissance ! Ici, pas d'ESP ou d'antipatinage, seul le pilote commande.

Initiales BB, comme Berlinetta Boxer : voiture deux places et moteur à plat en français.







Ah, la mythique grille de commande de boîte Ferrari. Mythique, et surtout pratique, car il est impossible de se tromper de rapport avec ce système de guide tout bête.



La BB est la première Ferrari 12 cylindres à moteur arrière. Aujourd'hui, les chevaux sont repassés à l'avant.



L'habitacle de notre BB d'un jour est strictement d'origine. Qui a dit que les Ferrari n'étaient pas solides ?



Ferrari, seul constructeur au monde à produire des 12 cylindres depuis plus de soixante ans, sans interruption.

et, assez trainé, il est temps d'aller voir ce que la BB a dans le ventre. Petit coup de démarreur et aussitôt le moteur ronronne gentiment, pas agressif. Charles monte à mes côtés, je passe la première, et la bête démarre doucement. Seconde, troisième dans la ruelle qui rejoint bientôt une route plus large, à quatre voies. Je me dis que je peux tout de même envoyer un peu, je prévient mon « copilote », que je sens légèrement crispé (il est comme moi, il déteste être conduit par un autre). Une fois que la Ferrari est en ligne droite, volant bien droit lui aussi, (je vous rappelle que la route est glissante à souhait, tandis que les pneus sont froids), j'enfonce le champignon en seconde. Oups ! Je prends un bon travers arrière – que je rattrape aussitôt d'un léger contrebraquage, remettant immédiatement la voiture dans la bonne direction. D'un coup œil discret vers la droite, je vois les deux mains de Charles qui se crispent sur les accoudoirs tandis que sa jambe droite ne peut pas s'empêcher de freiner ! On rigole tous les deux, et je le rassure : je n'ai aucune intention d'abîmer ce qui est à mes yeux bien plus qu'une voiture, un objet d'art. A l'arrêt ou à basse vitesse, pour les manœuvres du genre créneau, je ne vais pas vous mentir : c'est un vrai 15 tonnes !

Jamais rien conduit de plus lourd depuis les vieilles Bugatti 57 de mon père. Bonne nouvelle : Charles me dit qu'il est facile de faire installer une direction assistée électrique déconnectable et, franchement, ce n'est pas du luxe. Cela dit, dès qu'on passe 10 km/h, c'est une merveille. La sonorité du 12 cylindres est délicieuse, douce et mélodique, mais fort impressionnante lorsqu'on monte dans les tours. La tenue de cap est parfaite et le confort excellent, grâce à des sièges en cuir Connolly qui vous maintiennent en place impeccablement. Avec un peu d'habitude (la célèbre grille Ferrari ne pardonne pas les approximations), le passage des vitesses est un bonheur tant le levier tombe bien sous la main. Bref, au bout d'une heure, je n'ai aucune envie de rendre la voiture. Timidement, je demande le prix à mon gentil voisin : entre 300 000 et 400 000 € pour avoir une BB 512 comme celle que je pilote aujourd'hui, c'est à dire en état quasiment neuf. Mais il faut compter aussi avec l'entretien. Par exemple, il convient de changer les courroies de distribution au moins tous les trois ans, et pour ce faire, il faut carrément déposer le moteur – l'opération globale supposant plusieurs jours de travail. Hors de portée. Mais si on laisse ces considérations basement matérielles de

côté, cette BB, qui n'est certainement pas à mettre entre toutes les mains, est un vrai régal.

FICHE TECHNIQUE	
<b>FERRARI BB 512I</b>	
PRIX NEUF EN 1982	75 800 € (182 000 € actuels)
COTE 2015	340 000 €
ANNÉE DE PRODUCTION	1981-1984
NOMBRE D'EXEMPLAIRES	1 007
MOTEUR	12 cylindres à plat
CYLINDRÉE	4 942 cm <sup>3</sup>
PUISSANCE	340 ch à 6 000 tr/min
COUPLE	451 Nm à 4 200 tr/min
TRANSMISSION	aux roues arrière
BOÎTE	mécanique à 5 rapports
PNEUS	240/55 VR 415 (Michelin TRX)
DIMENSIONS (L x l x h)	4,40 X 1,83 X 1,12 m
POIDS	1 499 kg
RÉSERVOIR	100 l
VITESSE MAXI	280 km/h
0 À 100 KM/H	5,4 s
CONSOMMATION MIXTE	26,5 l/100 km

**PÉNIBLE EN MANŒUVRES  
DU FAIT DE SA DIRECTION  
DE CAMION, LA BB DEVIENT  
UNE MERVEILLE DÈS QUE  
L'ON DÉPASSE 10 KM/H... ET  
CERTAINEMENT JUSQU'À 280 !**