

## Ferrari 288 GTO

1985 - 27 592 Km - 400 CV - 272 Ex -



Année	1985	Km au compteur	27592
Conduite	à gauche	Nb de places assises	2
Nb cylindres	8	Cylindrée	2855
CV Din	400	CV fiscaux	15
Boîte	manuelle	Couleur extérieur	Rosso Corsa
	5 rapports		
Couleur intérieur	Tissus Rouge/Cuir Noir		

### Historique

## FERRARI 288 GTO, LA GROUPE B DE ROUTE

Quelques mois s'étaient écoulés seulement depuis l'annonce de son arrivée, faite par Enzo Ferrari lui-même en septembre 1983. Elle ravivait le sigle emblématique, inspiré de celui de la légendaire 250 GTO de 1962. Trois lettres, acronyme de Gran Turismo Omologato, qui soulignaient sa raison d'être : la course. Initialement, la GTO marque le retour des modèles à production volontairement limitée, 200 exemplaires étant prévus initialement, car sa raison d'être est la compétition : obtenir ni plus ni moins que l'homologation pour le Groupe B. Ferrari voulait un produit qui rapproche la route et le circuit et comptait bien venir défier Audi, Peugeot et Lancia sur les spéciales du WRC. Les projets sportifs ayant dû finalement être rangés au placard, le niveau de production fut ensuite poussé à 272 exemplaires, pour satisfaire certains clients prestigieux. La GTO deviendra par la suite, non officiellement, la 288, pour se repérer dans la nomenclature et éviter une confusion avec l'illustre ancêtre 250 GTO de 1962, à laquelle la 288 fait référence au niveau de la carrosserie avec les trois prises d'air déchirant les ailes arrière telles des ouïes de requin.

### Un ADN de course

Conçue par feu Nicola Materrazzi, qui enfantera peu après la F40, la Ferrari GTO de 1984 utilisait largement des matériaux spéciaux, comme la fibre de carbone, le Nomex et le Kevlar, preuve tangible du lien étroit avec le monde de la course automobile. Le moteur était basé sur un V8 de 2.8 litres de cylindrée avec un angle de 90°,

placé en position longitudinale (une première pour Ferrari sur ses modèles V8), suralimenté par deux turbocompresseurs (là aussi une première, héritée de la technologie turbo de la F1 qui s'était imposée au début des années 80), pour une puissance maximale de 400 chevaux à 7 000 tr/min, avec un couple maximal de 496 Nm à 3 800 tr/min. Des chiffres qui, dans ces années-là, étaient stratosphériques. Les roues étaient propres au modèle, des jantes 16" Speedline à cinq rayons « en étoile ». Les performances, aidées par le poids à sec de seulement 1,2 tonne, étaient quelque chose d'étonnant pour l'époque, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 4,9 secondes et de 0 à 1 000 mètres en 21,7 secondes. La vitesse de pointe était de l'ordre de 305 km/h. La couleur extérieure était exclusivement disponible en rouge. D'ailleurs, le slogan marketing disait à cette époque « *vous pouvez choisir la couleur de carrosserie qui vous plaît, tant que vous aimez le rouge !* ». La GTO Evoluzione, développée en 1985, aurait dû être la Groupe B ultime, mais la fin prématurée de la catégorie, supprimée fin 1986 après l'accident mortel de Toivonen sur le tour de Corse, avorta ce projet délirant. La GTO Evoluzione servira ensuite de base pour développer l'ultime supercar conçue du vivant d'Enzo Ferrari, la F40. La GTO fit partie des modèles qui lancèrent la folie des supercars, et aussi le début d'une véritable bulle spéculative sur ces modèles limités et donc très recherchés. La Ferrari GTO fut une véritable icône des années 80. Virile, musclée, animée par un sacré V8 biturbo, encore spartiate dans sa finition trahissant sa vocation première de course, elle proposait des performances stupéfiantes pour l'époque. Le tout à seulement 272 exemplaires. Grosse cote !

## Contact

### **AC Exclusive - Showroom**

Lun au Ven :  
45, Impasse Émeri  
13510 Éguilles  
France

Tél : +33 4 42 58 64 40