



Devant le succès de la Lamborghini Miura et de son moteur V12 en position centrale arrière, le maître de Maranello dut se remettre en question. Certes, la Ferrari 365 GTB/4 Daytona se vendait correctement avec son moteur à l'avant mais l'avenir semblait pencher vers l'arrière pour les sportives de haut niveau. Pour cette raison, l'étude d'une super-sportive basée sur ce type d'architecture fut lancée dès 1968, donnant naissance en 1973 à la Ferrari 365 GT4 BB, puis à ses descendantes 512 BB (1976) et 512 BBi (1981).

La Ferrari BB (pour berline boxer) s'inscrit dans le sillon inauguré par la Dino 206 GT, première GT à moteur central produite par Maranello. Son prototype est dévoilé sur le stand Pininfarina du salon de Turin 1971. Les premières bases du projet furent posées en 1968 avec la présentation par Pininfarina du concept-car Ferrari P6, dessiné par Leonardo Fioravanti. Si l'arrière ne survivra pas à l'industrialisation, l'avant inspirera fortement le dessin de la future Berlinetta Boxer et par la suite toutes les générations de Berlinetta (308, 288, 348 jusqu'à la 355) : un style était né, immédiatement identifiable comme une Ferrari pour les 30 années à venir. Si la voiture présente une certaine parenté esthétique avec la P6, la grande nouveauté est son moteur douze cylindres à plat. Placé en position centrale, mais dans l'axe du châssis, il offre l'avantage de sa faible hauteur, qui permet d'abaisser le centre de gravité du véhicule. D'où une aérodynamique plus fine et une meilleure tenue de route.

La BB doit son allure très sportive à une silhouette basse (1,12 mètre seulement en hauteur), l'effet étant accentué par la largeur de la carrosserie (1,80 mètre) et le sillon dessinant ses flancs. Quant à la lunette arrière verticale, elle est insérée entre les longs montants de custode, qui viennent mourir sur la poupe tronquée. Un spoiler a été disposé dans le

prolongement de la ligne de toit afin de créer une zone dépressionnaire au-dessus du moteur. Ce système, qui favorise la ventilation du douze cylindres ainsi que l'alimentation en air des carburateurs, permet de faire l'économie des ouïes latérales, généralement peu esthétiques.



La Ferrari 365 GT4 BB étudiée sur le plan aérodynamique dans la nouvelle soufflerie de Pininfarina, arbore un vaste pare-brise incliné ainsi que des phares escamotables. Les ouvrants sont réalisés en aluminium, les capots avant et arrière basculant d'un bloc avec les ailes. Fabriquée par Scaglietti, la carrosserie de la voiture de production sera traitée en bichromie, la partie inférieure de la caisse, le spoiler de toit et le couvre-carburateurs étant peints systématiquement en noir.

Le temps de la mise au point du moteur boxer, la BB ne sera commercialisée que deux ans après sa présentation. Il est vrai que le succès rencontré par la 365 GTB4 Daytona ne pousse pas à son remplacement anticipé. C'est au salon de Paris de 1973 que cette dernière s'efface finalement au profit de la BB, qui prend l'appellation officielle de 365 GT4 BB - le chiffre quatre faisant référence aux quatre arbres à cames en tête et le nombre 365 correspondant à la cylindrée unitaire en cm<sup>3</sup>.

La grande attraction de la nouveau-née est son superbe 4,4 litres en alliage léger. À l'image du V8 de la 308 GT4 lancée au même salon de Paris et dont les cotes sont identiques (81 x 71 millimètres), les quatre arbres à cames en tête sont entraînés par deux courroies crantées, plus silencieuses et légères que les traditionnelles chaînes. L'âme de cette mécanique est son superbe vilebrequin à sept paliers, fabriqué dans une pièce d'acier au chrome molybdène.

Alimenté par quatre carburateurs Weber triple corps, le douze cylindres boxer offre 360 ch et un couple de 42 mkg.



Avec une vitesse de 280 km/h et le kilomètre départ arrêté couvert en 25 secondes, les performances sont proches de celles de la Daytona. La différence est ailleurs. C'est dans l'agrément de conduite que la BB affirme sa supériorité sur la Daytona au moteur avant, lourde et fatigante à conduire. Plus légère et plus maniable, la BB s'avère aussi plus confortable grâce à ses suspensions assouplies.

La BB connaît sa première évolution en 1976, quand son " flat twelve " passe à cinq litres. L'augmentation de la cylindrée a été obtenue par une importante augmentation de la course accompagnée d'un léger réalésage. La puissance ne change pas, mais elle est obtenue à un régime inférieur (6800 tr/mn contre 7700 tr/mn) tandis que le couple progresse de 10%. C'est tout bénéfice pour le plaisir de la conduite. Dévoilée au salon de Paris en même temps que la 400i, la voiture devient BB 512. Dans ce nouveau système d'appellation, les chiffres 5 et 12 signifient cinq litres et douze cylindres. Au-delà de quelques retouches esthétiques, comme les passages de roues élargis, la BB 512 est surtout reconnaissable à son spoiler avant, ainsi qu'à la présence de prises d'air disposées devant les roues arrière et destinées au refroidissement des freins.

Après la 400i en 1979 et les V8 (Mondial et 308) l'année suivante, la BB est la dernière Ferrari à adopter l'injection au salon de Francfort de 1981. Largement motivé par le respect des normes antipollution, le recours au système mécanique Bosch K-Jetronic entraîne une

rédution de la puissance de 20 ch. La BB 512i reçoit de nouvelles roues Cromodora plus grandes et chaussées de pneus Michelin TRX. C'est ainsi que la séduisante BB terminera une belle carrière marquée par la production de 2323 voitures (total des trois modèles). Elle s'effacera en 1984 au profit de la Testarossa.



Bien que non conçue pour la course, la BB sera engagée en compétition par les passionnés du cheval cabré que sont Charles Pozzi, Luigi Chinetti et le Belge Jean " Beurlys ". Avec l'aide officieuse de Maranello, quatre voitures (dont deux pour l'écurie française) sont préparées pour les 24 Heures du Mans de 1978. Développant 460 ch et allégées, elles abandonneront toutes sur ennuis de transmission. Les leçons de cet échec seront tirées pour 1979. La transmission reçoit alors des pignons à taille droite, l'avant de la voiture est allongé et profilé, tandis que l'injection indirecte fait passer la puissance à 480 ch. Mais le verdict se révèle tout aussi décevant : seule la voiture belge termine l'épreuve mancelle, et dans le milieu du classement (12e place). Il faudra attendre 1981 et la belle cinquième place de l'équipage Andruet-Ballot-Lena pour que la BB 512 LM obtienne dans la Sarthe un résultat flatteur. Ces déboires illustrent la difficulté de convertir une GT de route en machine de course. Même quand on s'appelle Ferrari. Les années soixante sont loin...

La voiture que nous présentons est une Ferrari 512BB livrée neuve par les Ets POZZI dont la première immatriculation date de février 1981. Le propriétaire actuel, ancien pilote d'endurance dont les 24h du Mans 1995, en fait l'acquisition chez Osenat en 2007 avec 63000km. La voiture rejoint alors sa collection et participera à de nombreux rallyes et sorties entre passionnés.

Elle fera alors l'objet d'un entretien régulier et scrupuleux auprès d'ateliers réputés :

Garage Supersport :

- 2007 / 63 000 km. Inspection, révision générale, réglage de boite, vidange, réglage carbus
- 2008 / 69 000 km. Vidange, filtres, spoiler avant, peinture roues
- 2009 / 72 000 km. Courroies, vidanges, purges, embrayage, culasse sans plomb

Gipimotor :

- 2010 Révision générale, révision crémaillère, freins, Géométrie, climatisation

Pozzi

- 2011 74 000 km. Contrôles fusibles et connectiques. Nettoyage gicleurs et réglages
- 2011 74 000 km. Dépose et réglage soupapes et culasse, contrôle étanchéité.

Gipimotor :

- 2014 / 77 000 km. Révision générale Vidange moteur boite, Freins, Échappement neuf, polissage peinture...

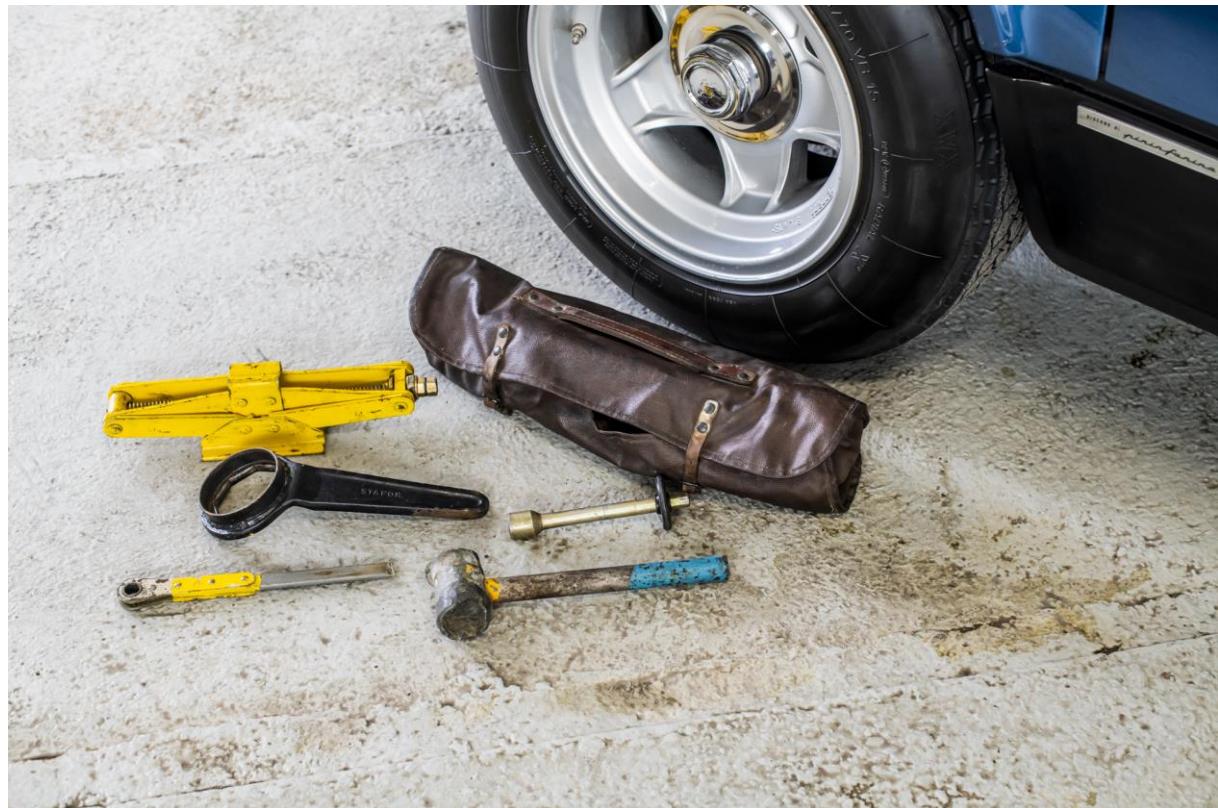
Fiorano

- 2017 79 000 km. Dépose moteur/boite. Changement pignons de boite et révisions arbres, étanchéité moteur/boite, Courroies, joints, galets, roulements, distribution..

Heritage Motors Cars

- 2022 81 000 km. Réglage allumage/carburation. Géométrie. Climatisation.

Avec 81000km à son compteur notre 512BB se présente dans un état de fonctionnement irréprochable affichant une jolie patine d'origine.



*With the success of the Lamborghini Miura and its mid-rear V12 engine, the "commendatore" in Maranello had to reconsider his old conception sports cars.*

*The Ferrari 365 GTB/4 Daytona was selling well with its front engine, but the future seemed to be leaning towards the rear for top sports cars. For this reason, the study of a super sports car based on this type of architecture was launched in 1968, giving birth in 1973 to the Ferrari 365 GT4 BB, then to its descendants 512 BB (1976) and 512 BBi (1981). The Ferrari BB (berlinette boxer) follows the path inaugurated by the Dino 206 GT, the first mid-engined GT produced by Maranello. Its prototype was unveiled on the Pininfarina stand at the 1971 Turin Motor Show. The first foundations of the project were laid in 1968 with the presentation by Pininfarina of the Ferrari P6 concept car, designed by Leonardo Fioravanti. Although the rear end did not survive industrialization, the front end strongly inspired the design of the future Berlinetta Boxer and subsequently all the generations of Berlinetta (308, 288, 348 up to the 355): a style was born, immediately identifiable as a Ferrari for the next 30 years.*

*If the car has a certain aesthetic kinship with the P6, the great novelty is its twelve cylinder flat engine. Placed in a central position, but in line with the chassis, it offers the advantage of its low height, which allows the vehicle's centre of gravity to be lowered. This results in finer aerodynamics and better handling.*



*The BB owes its very sporty appearance to its low profile (only 1.12 metres in height), the effect being accentuated by the width of the body (1.80 metres) and the groove running along its sides. As for the vertical rear window, it is inserted between the long quarter-panels, which come to rest on the truncated stern. A spoiler has been placed in the extension of the roof line*

*to create a depression zone above the engine. This system, which favors the ventilation of the twelve cylinders as well as the supply of air to the carburetors, makes it possible to avoid the use of side gills, generally unsightly.*



*The Ferrari 365 GT4 BB was aerodynamically designed in Pininfarina's new wind tunnel and features a large sloping windscreens and retractable headlights. The doors are made of aluminum, with the front and rear bonnets tilting as a unit with the wings. The bodywork of the production car, manufactured by Scaglietti, was given a two-tone finish, with the lower body, roof spoiler and carburetor cover all painted black.*

*While the boxer engine was being developed, the BB was not marketed until two years after its presentation. It is true that the success of the 365 GTB4 Daytona did not encourage its early replacement. At the 1973 Paris Motor Show, the latter was finally replaced by the BB, which took the official name of 365 GT4 BB - the number four referring to the four overhead camshafts and the number 365 corresponding to the unit capacity in cm<sup>3</sup>.*

*The big attraction of the newcomer is its superb 4.4-litre light alloy engine. Like the V8 of the 308 GT4 launched at the same Paris Motor Show, which has identical dimensions (81 x 71 millimeters), the four overhead camshafts are driven by two toothed belts, which are quieter and lighter than the traditional chains. The heart of this engine is its superb seven-bearing crankshaft made of chrome molybdenum steel. Fueled by four Weber triple-body carburetors, the twelve-cylinder boxer offers 360 hp and 42 mkg of torque.*

With a speed of 280 km/h and a standing start kilometer covered in 25 seconds, the performance is close to that of the Daytona. The difference is elsewhere. It is in the driving pleasure that the BB asserts its superiority over the Daytona with the front engine, heavy and tiring to drive. Lighter and more maneuverable, the BB is also more comfortable thanks to its softer suspension.

The BB had its first evolution in 1976, when its "flat twelve" was increased to five litres. The increase in displacement was achieved by a significant increase in stroke and a slight re-boring. The power did not change, but it was obtained at a lower speed (6800 rpm against 7700 rpm) while the torque increased by 10%. This is all to the benefit of driving pleasure. Unveiled at the Paris Motor Show at the same time as the 400i, the car became BB 512. In this new naming system, the numbers 5 and 12 stand for five liters and twelve cylinders. Apart from a few cosmetic changes, such as wider wheel arches, the BB 512 is most recognizable by its front spoiler and the air intakes in front of the rear wheels to cool the brakes.



After the 400i in 1979 and the V8 (Mondial and 308) the following year, the BB was the last Ferrari to adopt fuel injection at the 1981 Frankfurt Motor Show. Largely motivated by compliance with anti-pollution standards, the use of the Bosch K-Jetronic mechanical system resulted in a 20 bhp reduction in power. The BB 512i received new, larger Cromodora wheels with Michelin TRX tires. This is how the seductive BB ended its successful career, with the production of 2323 cars (total of three models). In 1984, it was replaced by the Testarossa.

*Although not designed for racing, the BB was entered in competition by the prancing horse enthusiasts Charles Pozzi, Luigi Chinetti and the Belgian Jean "Beurlys".*

*With unofficial help from Maranello, four cars (two of which were for the French team) were prepared for the 1978 Le Mans 24 Hours. Developing 460 bhp and lightened, they all had to retire due to transmission problems. The lessons of this failure were learned for 1979. The transmission received straight cut gears, the front of the car was lengthened and streamlined, while indirect injection increased power to 480 bhp. But the verdict was just as disappointing: only the Belgian car finished the race in Le Mans in the middle of the classification (12th place). It was not until 1981 and the fine fifth place of the Andruet-Ballot-Lena team that the BB 512 LM obtained a flattering result in the Sarthe. These setbacks illustrate the difficulty of converting a road GT into a racing machine. Even when the name is Ferrari. The sixties are far away...*



*The car we are presenting is a Ferrari 512BB first registered in February 1981. The current owner, a former endurance driver including the 1995 Le Mans 24 hours, bought it from Osenat in 2007 with 63,000km. The car then joined his collection and took part in many rallies. It will be regularly and scrupulously maintained by reputable workshops:*

*Garage Supersport :*

- 2007 / 63 000 km. Inspection, general overhaul, gearbox adjustment, oil change, carburetor adjustment.
- 2008 / 69 000 km. Oil change, filters, front spoiler repair, wheel paint.
- 2009 / 72 000 km. Belts, oil change, clutch, unleaded cylinder head.

*Gipi Motor :*

- 2010 General overhaul, rack and pinion, brakes, geometry, air conditioning.

*Pozzi :*

- 2011 74 000 km. Fuses and connections check. Cleaning of jets and adjustments.
- 2011 74 000 km. Removal and adjustment of valves and cylinder head, check for engine leaks.

*Gipi Motor :*

- 2014 / 77 000 km. General overhaul, engine oil change, brakes, new exhaust, paint polishing...

*Fiorano :*

- 2017 79,000 km. Engine/transmission removal. Gearbox sprockets and shafts overhaul, engine/box sealing, belts, seals, rollers, bearings, timing.

*Heritage Motors Cars :*

- 2022 81 000 km. Ignition/carburation adjustment. Geometry. Air conditioning.

With 81,000 km on the odometer our 512BB is in perfect working order with a nice original patina.

