



PRESS

MASERATI 8CTF UNE VICTOIRE FANTASTIQUE À L'INDIANAPOLIS 500 DE 1939

- Il y a 80 ans, la Maserati 8CTF « Boyle Special » triomphait sur le circuit ovale de l'Indiana
- Après 20 ans, enfin une victoire européenne à l'Indianapolis 500



Aujourd'hui, Maserati célèbre le quatre-vingtième anniversaire de la fantastique victoire de la Maserati 8CTF à l'Indianapolis 500. Le dimanche 30 mai 1939, la Maserati 8CTF, pilotée par Warren Wilbur Shaw, 27 ans, franchit la ligne d'arrivée la première après une course de 4 heures et 20 minutes à une vitesse moyenne de plus de 115 milles par heure (soit 185 km/h). Aujourd'hui encore, Wilbur Shaw, originaire de l'Indiana, est l'un des 5 pilotes les plus titrés de l'histoire de l'Indianapolis 500, grâce à 3 victoires (1937, 1939 et 1940, les deux dernières au volant d'une 8CTF) et 3 secondes places (1933, 1935 et 1938), avec un total de 13 participations.

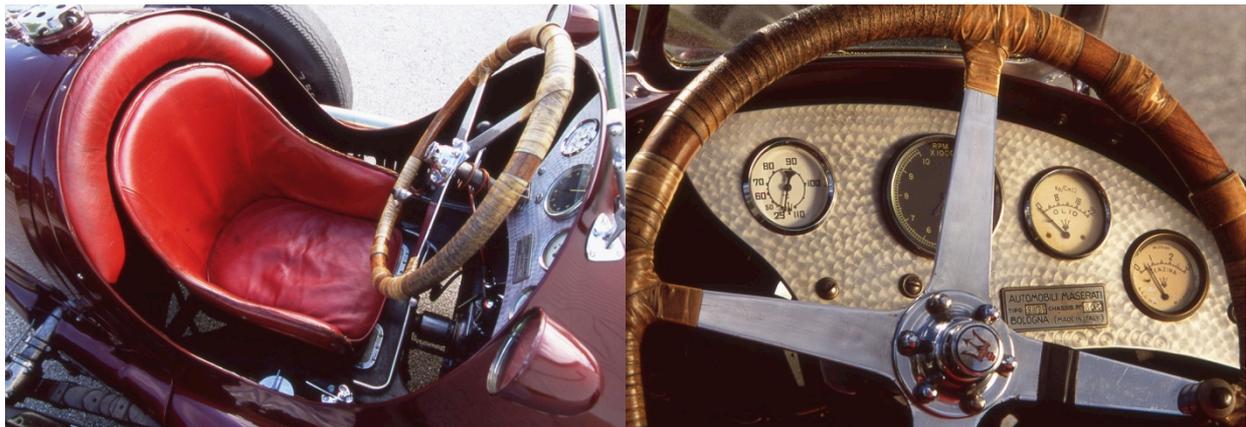
Pour la marque au Trident, ce n'était pas la première expérience aux Etats-Unis, car l'Alfieri Maserati avait déjà été invitée par les organisateurs à participer à plusieurs courses en

Amérique au début des années 30. Par la suite, la vente des actions de l'entreprise au groupe Orsi en mai 1937 permit aux frères Maserati de se concentrer sur la conception de nouvelles voitures de course. A l'époque, l'autorité internationale des courses décida de modifier les règles techniques concernant les voitures de Grand Prix : dès 1938, ils introduisent des restrictions plus strictes. La cylindrée passant de non réglementée à limitée selon le poids de la voiture, avec un maximum de 3.000 cc pour les moteurs suralimentés. Ernesto Maserati fonda le développement et la construction d'une nouvelle voiture, la **8CTF**, sur ces nouvelles règles.



Le châssis adopta la disposition-type des monoplaces de l'époque, avec deux barres profilées en acier et des traverses. La voiture quant à elle, eut un moteur droit à 8 cylindres en deux groupes de 4, coulé dans un monobloc avec la culasse : d'où le nom "8CTF", ou 8 cylindres "Testa Fissa" - tête fixe.

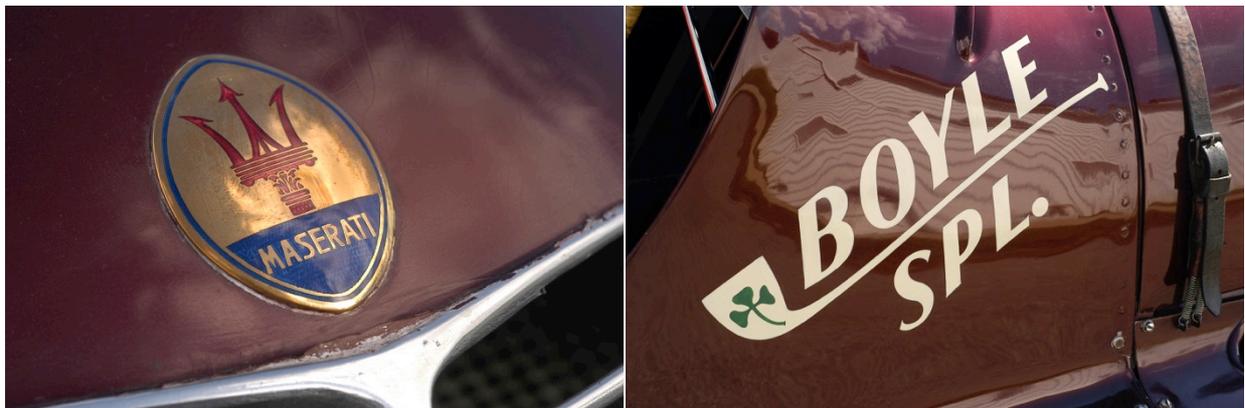
La cylindrée était de 2 991,4 cm³ avec un taux de compression de 6,5:1, et le moteur suralimenté, possédait deux carburateurs et deux compresseurs volumétriques. Le système de distribution à deux soupapes par cylindre en position 90° V, était entraîné par deux arbres à cames en tête.



La Maserati 8CTF vint à **Indianapolis** après avoir participé aux nombreuses courses de 1938 qui révélèrent son immense potentiel : le comte Carlo Felice Trossi mena le GP de Tripoli pendant plusieurs tours, puis pris la pole position dans la Coppa Ciano. Le légendaire Luigi "Gigi" Villorosi effectua le tour le plus rapide de la Coppa Acerbo. Ces résultats suscitèrent l'intérêt d'un certain nombre de clients qui passèrent commande. C'est ainsi que Maserati vendit une Maserati 8CTF à l'équipe américaine Boyle Racing Headquarters, basée à

Chicago et appartenant à l'Irlandais Michael Joseph "Mike" Boyle. Boyle, passionné de sport automobile depuis son plus jeune âge, s'était fixé l'objectif de remporter la course la plus célèbre d'Amérique, l'Indianapolis 500 avec une voiture financée par ses soins et gérée par son équipe. Avant d'acquérir la Maserati 8CTF, Boyle avait participé à plusieurs éditions de la course au volant d'autres véhicules : Summers, Cooper, et Smith participèrent pendant plusieurs années sous les noms de Boyle Products/Henning, Boyle Motor Products ou IBEW Boyle Racing, mais sans résultats probants.

Début 1939, le directeur de l'équipe de Boyle, Harry W. "Cotton" Henning, arriva à Bologne pour acheter une 8CTF à Maserati. Une fois livrée en Amérique, la voiture fut préparée pour la course au moyen de roues plus grandes et de pneus Firestone, et peinte de la couleur amarante de Boyle Racing Headquarters. Elle fut inscrite en tant que "Boyle Special" entre les mains de Warren Wilbur Shaw, qui commença la course le 30 mai 1939 avec le troisième temps de qualification le plus rapide, avec près de 129 miles par heure (soit 207,7 km/h). Il rentra victorieux après avoir mené, pendant 51 tours, et une lutte acharnée contre Stevens-Winfield de Louis Meyer et Adams-Sparks de Jimmy Snyder. Ce fut une victoire historique pour Maserati car aucune voiture européenne n'avait gagné sur le circuit de l'Indiana depuis 1919.



Son triomphe de 1939 apporta une renommée internationale à Maserati, et à l'édition suivante de l'Indianapolis 500m trois autres de ses voitures furent inscrites, ainsi que celle pilotée par Shaw lui-même. Wilbur Shaw gagne à nouveau en 1940, confirmant la supériorité de la 8CTF en termes de vitesse, de fiabilité sur de longues distances et d'excellente tenue de route. Ces victoires sur le circuit historique américain ont conféré à Maserati un prestige unique, renforcé par le fait que pendant les années d'après-guerre, les 8CTF, en livrée typiquement américaine, ont parcouru non seulement le circuit d'Indianapolis lui-même, mais aussi sur un grand nombre de circuits dans tous les États-Unis.

L'incroyable carrière de la 8CTF, l'une des plus longues et des plus glorieuses des monoplaces, se termine en 1950 lorsque Bill Vulcanich ne se qualifie pas pour les 500 d'Indianapolis cette année-là.

En 2014, la HVA (Historical Vehicle Association) des États-Unis enregistre la légendaire Maserati 8CTF comme la première voiture de série non américaine à obtenir une place permanente dans les annales de la Bibliothèque du Congrès américain. Enregistrée sous l'appellation "Standards for Heritage Documentation" (Standards pour la documentation du Patrimoine) du Secrétaire de l'Intérieur, la documentation a été placée dans le NHVR

(National Historic Vehicle Register), registre national des véhicules anciens, et le HAER (Historic American Engineering Record), archives de l'ingénierie ancienne américaine.

L'un des trois véhicules construits, le châssis numéro 3032 dans laquelle Wilbur Shaw triompha aux 500 d'Indianapolis en 1939 et 1940 a été repeint avec la teinte qu'il portait en ces jours glorieux, et est actuellement exposé à l'Indianapolis Speedway Museum.



Principales caractéristiques techniques de la Tipo 8CTF :

Moteur : vertical droit huit

Cylindrée: 2.991 cm³.

Puissance : 350 ch. ; 365 ch. à partir de 1939

Transmission : Mécanique, quatre vitesses + marche arrière

Châssis : Section C rivetée et longerons et traverses en acier haute performance

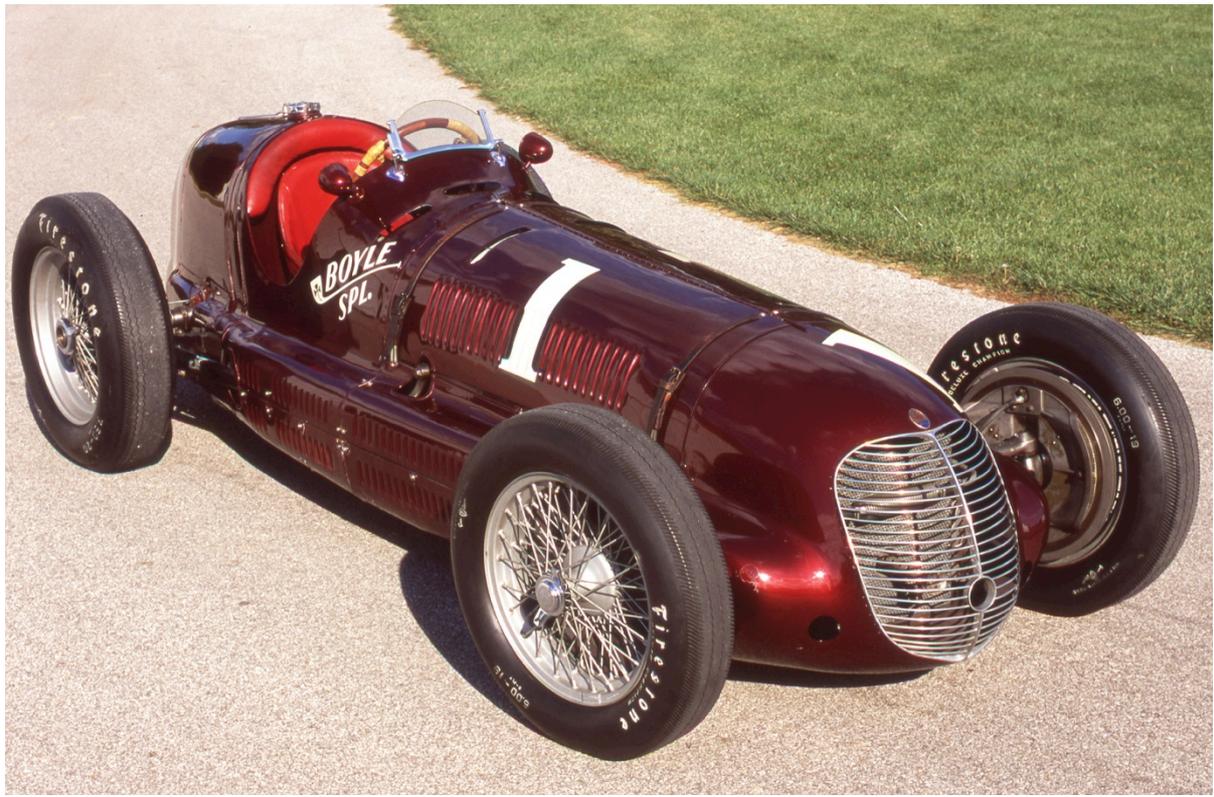
Poids : 780 kg

Vitesse maximale: 290 km/h

A propos de Maserati

Maserati propose une gamme de véhicules de luxe associant élégance et sportivité, design et technologie de pointe, exclusivité et distinction. Ses modèles sont un point de référence constant dans l'industrie automobile depuis 1914. La gamme actuelle comprend la berline de luxe emblématique Quattroporte, la berline sportive Ghibli, le Levante, tout premier SUV de Maserati et les Coupé et Cabriolet GranTurismo et GranCabrio. La gamme offre un choix de moteurs essence et diesel, propulsion ou quatre roues motrices, une sélection raffinée de matériaux et d'équipements technologiques inédits. Fort de son palmarès et de son héritage, Maserati perpétue son histoire en ouvrant de nouvelles perspectives, dans le respect de ses valeurs de performance, confort, élégance et sécurité.

Renseignements sur www.maserati.fr.



Contacts Presse :

Maserati France

Augustin Pion – Responsable Marketing & Communication France

+ 33 6 22 89 05 56 - augustin.pion@maserati.com

Marketing West Europe

Matthieu Berne – Directeur Marketing West Europe

+ 33 6 32 22 54 54 - matthieu.berne@maserati.com

Agence Com1ange

Angélique Warain

+33 6 85 54 36 33 – angelique@comunange.com