

ASA 1000

PAS ASSEZ CHÈRE, MON FILS

Ferrari a failli lancer une voiture populaire. Ou presque ! Ce petit coupé quatre-cylindres était en effet d'un soin rare pour une petite sportive des années 1960. Peine perdue, Enzo Ferrari n'a finalement pas voulu apposer le cheval cabré sur ce modèle qui s'appellera ASA 1000. Raison également pour laquelle les Dino ont adopté un badge spécifique.



Par certains côtés, la silhouette rappelle celle de la Simca 1000 Coupé.



il reprend certains principes de conception du V12 Colombo. Et sa puissance de 75 ch apparaît remarquable pour la cylindrée et l'époque. Le marché visé est clair : celui des petites sportives légères, une catégorie en plein essor dans une Italie dont l'économie commence à reprendre des couleurs après-guerre.

Le développement se poursuit de prototype en prototype et la cylindrée est bien vite augmentée à 1.032 cm³. Le petit quatre-cylindres adopte alors des cotes carrées : l'alésage et la course sont tous deux de 69 mm. Il est maintenant gavé par deux carburateurs Weber 40 DCOE9. Aussi et surtout, il délivre 95 ch, soit une puissance spécifique supérieure à celle du V12 Ferrari. Petit mais musclé, ce moteur sophistiqué est donc bien digne du constructeur de Maranello.

Une voiture construite autour du moteur

Concevoir un moteur, c'est bien, avoir une voiture autour, c'est mieux. C'est très logiquement l'ingénieur châssis de Ferrari, Giotto Bizzarrini, qui se penche sur le sujet. De manière assez logique, il conçoit pour cette

Par dessus tout, Enzo Ferrari jugeait le V12 comme l'architecture la plus noble pour un moteur. Et grâce à l'ingénieur Gioacchino Colombo, la marque au cheval cabré disposait sans doute d'un des plus beaux et performants moteurs au monde. Son palmarès en compétition n'avait d'égal que sa musicalité. Bref, pas de raison pour que le Commandatore détourne les yeux de cette merveille. Pour autant, certaines voitures de compétition récoltaient de jolis lauriers avec des quatre-cylindres. C'est ainsi qu'un autre

ingénieur, Aurelio Lampredi, parvint à convaincre Enzo Ferrari de développer un tel bloc. Également d'une cylindrée de 3 litres, il présentait l'avantage d'un meilleur couple à bas régimes et pesait un peu moins lourd. Les 500 Mondial et 750 Monza inaugurent donc ce nouveau moteur en 1954. Mais l'application demeure cantonnée aux modèles de course. Quelques années plus tard toutefois, les bureaux d'études Ferrari se mettent au travail, sur

un moteur quatre-cylindres de série. Cette fois, la cylindrée est bien plus modeste, puisque le premier prototype se contente de 850 cm³. Œuvre de Franco Rocchi, il est mis au point par Luigi Bazzi. Lors de ses premiers tests en 1959, il est implanté dans un mulot, un coupé Fiat 1200 à l'empattement raccourci de 20 cm. Malgré sa cylindrée modeste, il n'est pas question d'en faire un moteur populaire : tout en aluminium et doté d'un double arbre à cames,

AURELIO LAMPREDI PARVIENT À CONVAINCRE ENZO FERRARI DE CONCEVOIR UN QUATRE-CYLINDRES.

LE CHÂSSIS DE L'ASA 1000 RESSEMBLE À CELUI D'UNE FERRARI 250 EN RÉDUCTION.





Le petit quatre-cylindres aime monter dans les tours. Il est également agréable à regarder.

implication dans le projet. Pas question de ternir l'image de ses pur-sangs à moteur V12 avec la présence au sein de la gamme d'un modèle aussi modeste. C'est finalement le stand Bertone qui expose l'auto, avec pour seule identification sa cylindrée : « Mille ». Bien évidemment, au Salon de Turin, personne n'est dupe : tout le monde parle de la « Ferrarina », surnom qui collera à la peau de ce coupé sportif qui vise les Abarth et Alfa Romeo. En attendant, personne ne connaît son nom véritable ni sa date de commercialisation. Et pour cause : la décision de ne pas commercialiser l'auto sous la marque Ferrari étant encore fraîche, Enzo est en pleine recherche d'un repreneur pour le projet.

La « Ferrarina » devient ASA 1000

La voiture étant sexy et bien reçue par la presse, il n'est guère difficile de trouver un industriel intéressé par le projet. C'est Niccolo de Nora qui est séduit par l'auto et convainc son père Oronzo de Nora, propriétaire d'un groupe spécialisé dans la chimie, de se diversifier. En avril 1962 est ainsi créée la Autoconstruzioni Societa per Azione, l'ASA. Et l'auto tirera son nom de sa cylindrée... Difficile de faire plus simple ! Les attermoissements d'Enzo Ferrari ont fait perdre un an à la voiture. Ce n'est donc qu'au Salon de Turin en 1962 qu'apparaît l'ASA 1000 sous

son nom définitif. Elle adopte par ailleurs des phares non carénés. Et, comme le stipule le contrat avec Ferrari, le nom du constructeur n'apparaît nulle part... Même si les premiers exemplaires seront dotés de culasses estampillées Ferrari. Mais celles-ci proviennent de Maranello. Si tout le monde continue à surnommer l'ASA 1000 « Ferrarina », c'est en effet à raison : les moteurs et châssis sont fabriqués chez Ferrari, les pièces venant de divers sous-traitants. De son côté, Bertone s'occupe de la carrosserie et de l'assemblage final. Tout cela pour dire qu'ASA ne fait pas grand-chose, si ce n'est apposer son logo. Logique : quand on est spécialisé dans la chimie, on ne devient pas

MOTEUR ET CHÂSSIS SONT FABRIQUÉS
À MARANELLO, CHEZ FERRARI.

petite sportive un châssis tubulaire et des suspensions qui ressemblent fort aux Ferrari 250 GT, qu'il a également signées. Pour la carrosserie, on fait appel à la maison Bertone, où Giorgietto Giugiaro, alors âgé de vingt-trois ans et dont la célébrité est encore à faire, signe des lignes fines et élégantes. L'air de famille avec le coupé Simca 1000 Bertone, signé du même Giugiaro, est assez frappant sous certains angles...

Au final, l'auto est prête à voir le jour en 1961, avec une présentation prévue sans surprise au Salon de Turin. A ce stade, il semble qu'Enzo Ferrari hésite. Doit-il ou non commercialiser ce modèle sous sa marque ? Les tergiversations durent. L'organisateur du Salon de Turin annonce dans son programme la présentation d'une « Ferrari Dino 1000 » (la marque Dino n'existe pas encore à l'époque). Puis à quelques jours de l'événement, il semblerait que le Commandatore renonce, et l'annonce via un communiqué de presse qui nie toute



A son lancement, l'ASA 1000 était surnommée la « Ferrarina » par la presse.



1. Le logo ASA est présent à de nombreux endroits.

2. La finition est plus celle d'une voiture de luxe que d'une petite sportive économique.

3. Il est possible de caser des bagages à l'arrière.

4. L'intérieur est chaleureux et partage de nombreuses pièces avec les Ferrari contemporaines.

↳ constructeur automobile d'un simple claquement de doigt. Le problème est que tout cela a un prix. La conception sophistiquée du moteur et la finition maniaque ont déjà de quoi faire grimper la facture. Mais si on ajoute la marge des sous-traitants, cela mène le tarif de l'ASA 1000 à des sommets inavouables : cette petite italienne est affichée à un prix équivalent à celui de la nouvelle Jaguar Type E. Ou, autrement dit, celui de trois Simca 1000 Coupé Bertone, aux dessous certes bien plus modestes. La gestation complexe et le nombre d'intervenants ne facilite pas la mise en place de la production. Pis : les sous-traitants ont grand-peine à fournir des pièces suffisamment bien usinées pour permettre au moteur de délivrer la puissance annoncée, surtout avec une fiabilité correcte. Résultat, la production ne commence qu'en 1964 et les premiers clients essuient les plâtres, et la production n'a commencé qu'en 1964. De quoi lasser Bertone, qui a jeté l'éponge au

bout de seulement sept voitures fabriquées, avant de repasser le bébé à Ellena. Les défauts de jeunesse, ajoutés au tarif exorbitant, ne facilitent pas la carrière de l'ASA 1000. Elle est produite à moins d'une centaine d'exemplaires, date à laquelle le petit constructeur cesse de fabriquer des voitures, faute de rentabilité.

Une véritable « Ferrarina »

Lorsqu'on s'installe à bord de l'ASA 1000, on comprend bien vite pourquoi cette petite sportive a été surnommée « Ferrarina ». A l'intérieur, la finition est exceptionnelle, et n'a rien de comparable à ce qu'on peut trouver à bord d'une Simca 1000 Bertone ou une Renault

Caravelle contemporaines. Notre modèle, ayant appartenu au président du club ASA, a été entièrement restauré et l'a été dans le respect de l'origine. Il s'agit bel et bien d'une voiture de luxe en réduction, pas d'une sportive menue et de grande série. L'ambiance Ferrari se prolonge au démarrage. Le rituel, tourner la clé à gauche des compteurs pour mettre le contact, puis appuyer, est identique. Et le quatre-cylindres ne manque pas de tempérament : il s'éveille avec vigueur. L'habitacle s'emplit alors d'une présence mécanique riche mais pas envahissante. Le timbre est typique de son architecture mais ne manque pourtant pas d'une certaine noblesse. Sur route, le caractère est encore plus manifeste. La principale

EN 1961, LE PRIX DE L'ASA 1000 EST ÉQUIVALENT À CELUI D'UNE JAGUAR TYPE E.

ASA 1000

Dimensions (L x l x h) :
3,88 m x 1,55 m x 1,20 m
Architecture : moteur longitudinal avant, propulsion
Moteur : quatre-cylindres essence de 1032 cm³
Puissance : 91 ch à 6.800 tr/min
Couple : 102 Nm à 5.500 tr/min
Boîte de vitesses : manuelle à 4 rapports + overdrive
Accélération de 0 à 100 km/h : 13 secondes
Vitesse maximale : 185 km/h
Poids : 780 kg





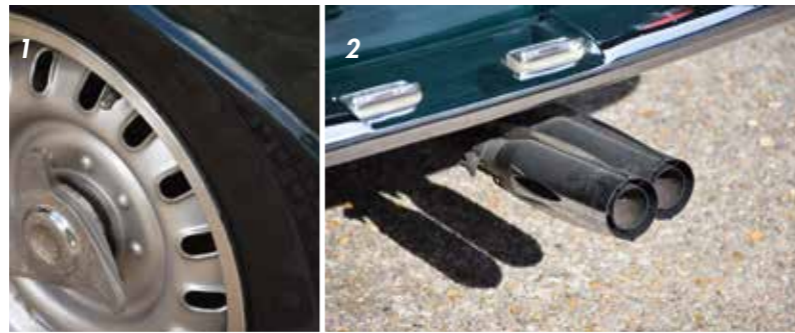
Des économies d'échelle

Nombre de voitures sportives reprennent des éléments de modèles de grande série pour tenter de diminuer un tant soit peu les coûts de production. Chez ASA, le raisonnement est inverse : conçue par Ferrari, ce petit coupé hérite de pièces montées habituellement sur les luxueuses berlinettes V12. Si le rituel de démarrage est commun entre ces dernières et l'ASA 1000, on retrouve également d'autres éléments similaires : commodos, commande d'overdrive, cendrier... Voilà autant de pièces partagées, qui expliquent la finition impeccable de ce modèle quatre-cylindres. Et si les roues embouties rappellent plus les Jaguar Type D que les roues à rayons des 250, elles proviennent pourtant du même fournisseur, Carlo Borrani. Un gage d'excellence qui prouve que Ferrari n'a rien refusé à sa « Ferrarina ».



Sur route, l'ASA 1000 fait preuve d'un caractère mécanique insoupçonné.

A PEINE PLUS DE CENT ASA 1000 ONT ÉTÉ FABRIQUÉES.



1. Les jantes embouties proviennent de chez Borrani.

2. L'échappement délivre une note riche.

3. Les dessin est simple, mais la fabrication soignée dans le moindre détail.



Giugiaro, les débuts



Agé de 22 ans, Giugiaro fait ses débuts en tant que responsable du style chez Bertone en 1960, après un passage au Centro Stile Fiat. Si l'ASA 1000 est un de ses premiers travaux, il a signé quelques autres carrosseries auparavant. Son premier dessin chez Bertone repose sur un châssis Ferrari, il s'agit d'une berlinette 250 GT à l'original toit en inox brut. Il signe également le style de la Gordon Keeble, alors que l'ASA 1000 est son troisième modèle achevé. Il quitte Bertone pour Ghia en 1965, avant de créer Italdesign en 1968.

caractéristique de ce bloc est son absence totale d'inertie. Il monte avec délice dans les tours, faisant preuve d'une santé réjouissante. Son tempérament est bel et bien celui d'une voiture de sport et n'aurait sans doute pas dépareillé au sein de la gamme Ferrari. Quant à savoir si un cheval cabré sur le capot aurait permis d'écouler ce modèle en plus grand nombre, rien n'est moins sûr : le handicap du tarif aurait été presque insurmontable face à des concurrentes aux dents longues comme la Jaguar Type E, encore plus spectaculaire et puissante. Il n'empêche que cette petite sportive est d'un raffinement sans égal pour sa catégorie et son époque. ■



LA LIGNÉE DE 1954 À 1966



1954 - FERRARI 750 MONZA

Enzo Ferrari jurait à qui voulait l'entendre que ses voitures ne seraient animées que par des V12. C'était sans compter les arguments de l'ingénieur Aurelio Lampredi, qui sut le convaincre de concevoir un quatre-cylindres en ligne pour la compétition. Le succès en F3 en 1952 et 1953 conduisit Ferrari à proposer deux modèles quatre-cylindres à ses clients : les 500 Mondial et 750 Monza.



1963 - ASA 1000 SPIDER

Au Salon de Genève en 1963, l'ASA 1000 se décline en une version cabriolet dénommée Spider. Elle adopte une carrosserie en fibre de verre et non plus en aluminium. Bien qu'une telle variante semble indispensable pour séduire le marché américain, principal débouché de la marque, seuls sept exemplaires ont été produits.



1963 - ASA 1000 GTC

ASA ambitionne bien vite de proposer un modèle de compétition à ses clients. Giotto Bizzarrini, qui a conçu le châssis de l'ASA 1000 mais aussi de la Ferrari GTO, se met au travail. Le résultat est cette véritable Ferrari en réduction, malheureusement trop chère.



1965 - ASA 411

Pour tenter de remonter les ventes, l'ASA 1000 est restylée au Salon de Paris 1965. Elle devient alors l'ASA 411 et se reconnaît à ses phares inclinés, ainsi qu'à sa prise d'air de capot. Seuls quatre exemplaires seront produits.



1966 - ASA RB 613

ASA tente de se relancer en 1966 avec un nouveau modèle, la RB 613. Les lettres « RB » signifient « Roll Bar » et trahissent la présence de barres antiroulis sur les suspensions. Peine perdue : cette voiture à moteur six-cylindres ne trouva qu'une poignée de clients, entraînant la faillite de la marque en 1967. Mais la RB 613 a tout de même permis à ASA de finir en beauté, avec une victoire de classe aux 12 Heures de Sebring.