

ASA 1000 GT 1965

Fiasco à Maranello

Fruit d'un feuilleton à suspense qui tourna au fiasco, l'ASA 1000 GT ne fut jamais reconnue par Ferrari. N'ayant pas embrassé la destinée à laquelle elle semblait promise, elle a aujourd'hui acquis ses lettres de noblesse pour devenir une petite GT extrêmement désirable.

TEXTE : FRANK FIGULS - PHOTOS : BERNARD CANONNE



Par un bel après-midi de 1959, Enzo Ferrari roule sur une petite route entre Maranello et Modène, quand il tombe nez à nez avec plusieurs journalistes automobiles. Il est au volant d'un véhicule qu'il aurait aimé garder secret, et à la question d'une future Ferrari en cours de test, il tente de noyer le poisson. « *Moins de 1,5 l et 6 cylindres sous le capot d'une Ferrari, n'y croyez pas une seule seconde, messieurs.* » Mais ses interlocuteurs ne sont pas dupes, et ils ont raison. Il s'agit bel et bien d'un prototype Ferrari. Connue en interne sous le nom de code 854, il tire son nom d'une motorisation confidentielle : 85 pour 850 cm³ et 4 pour le nombre de cylindres.

Tipo 854

En cette fin des années 1950, la Scuderia Ferrari connaît des hauts et des bas, avec une saison 1955 particulièrement difficile. La firme remonte la pente petit à petit, mais le *Commendatore* cherche des sources de financement pour ses activités en compétition, sources qui pourraient s'articuler autour de la production d'un petit moteur. Il se murmure en effet que la Formule 2 va introduire une cylindrée inférieure au litre. Ferrari voit aussi là l'occasion de lancer en série une petite sportive, financièrement plus accessible et à même de rivaliser avec les Alfa Romeo et Abarth. Il a donc chargé son bureau d'études de travailler sur le sujet. La Tipo 854 est basée sur un coupé Fiat 1200 transformé par Scaglietti. Elle est dotée d'un châssis tubulaire à empattement court (2,20 m) conçu par Giotto Bizzarini et équipée de quatre freins à disques. Le bloc 850 cm³ est la plus petite cylindrée jamais créée à Maranello. Il hérite du V12 Colombo, d'une culasse hémisphérique, d'une distribution par arbre à cames en tête et poussoirs, et de soupapes



L'ASA a été conçue par les ingénieurs Ferrari. C'est une sportive à part entière, à commencer par son tableau de bord à l'instrumentation Jaeger très complète.

ELLE AVAIT TOUT D'UNE GRANDE, IL LUI MANQUA LA RECONNAISSANCE ET LE BADGE FERRARI...

en V à 60 degrés. Lorsqu'il présente ce moteur en conférence de presse en décembre, Enzo Ferrari annonce une puissance de 72 ch, qui pourra être portée à 84 en course, des puissances au litre très élevées pour l'époque. Il s'empresse néanmoins de préciser qu'aucune application à la série n'est envisagée. Cette fois encore, personne n'est dupe. Mais il ne ment qu'en partie, car il doit d'abord résoudre un vrai problème de marketing. Comment en effet faire cohabiter une gamme plus démocratique avec les purs-sangs de la marque, sans

nuire à l'image de prestige et d'excellence de cette dernière ? En attendant de trouver une solution, les tests se poursuivent et le petit 4-cylindres évolue en version 1 032 cm³.

Démarrage difficile

Ce n'est qu'à l'été 1961 que les choses sérieuses commencent. Ferrari passe très confidentiellement commande à Bertone d'une carrosserie de sportive, qui devra bénéficier d'une véritable étude aérodynamique. Il compte en effet doter l'auto d'une vitesse de pointe suffisante, en dépit de sa puissance réduite. Séduit par les perspectives d'une production en série, Nuccio Bertone confie sur le champ cette tâche à son jeune collaborateur Giorgetto Giugiaro. Campée sur un châssis à nouveau conçu par Bizzarini chez Ferrari, la nouvelle venue est présentée en octobre 1961 au Salon de Turin, mais sur le stand Bertone. En effet, le *Commendatore* a tranché : pas question d'apposer sur la voiture le sigle Ferrari, remplacé par un énigmatique monogramme "Mille" sur fond de drapeau italien. Mais il ne compte pas abandonner le projet, ni les investissements qui vont avec. Après de nombreux contacts, il signe bientôt un accord de licence avec le →



L'ASA 1000 GT possède tous les attributs d'une production *made in Maranello*. Elle fut d'ailleurs très vite surnommée *Ferrarina*, la petite Ferrari.



L'équipement et la finition sont réellement de très haut niveau, comme ce pommeau tout alu ou ce pédalier réglable idéal pour le talon-pointe.



Racée, tendue et dynamique, la ligne de l'ASA s'inspire de la Ferrari 250 GT. L'avant évoque le Coupé Pininfarina, l'arrière rappelle la Lusso. Il y a pire...

Comte Oronzio de Nora, un client Ferrari lui-même industriel dans l'électrochimie. Ce dernier crée l'*Autocostruzioni Società per Azioni* basée à Lambrate dans la banlieue industrielle de Milan, et en confie les rennes à son fils Niccolò. Les éléments mécaniques seront produits par Ferrari et par un sous-traitant, l'*Officine Meccaniche Ricardo Bellentani*. Ferrari fournira aussi les châssis. Bertone fabriquera les carrosseries et assemblera les autos qui seront des ASA, et non des Ferrari. La production se met en branle en avril 1962. L'équipe d'ingénieurs constituée par de Nora peine cependant à mettre au point les moteurs, et les délais s'allongent. La version définitive de l'auto est pourtant présentée en octobre 1962 au Salon de Turin. Le badge ASA ne trompe personne, et la filiation est

si évidente que la 1000 GT est rapidement surnommée *Ferrarina*. L'ambition affichée est de 1 000 voitures par an, mais les choses ayant traîné en longueur, Bertone a déjà passé la main. C'est Ellena à Turin qui a repris la construction et l'année 1962 se solde par une production d'à peine 10 exemplaires. Au final, cette petite GT termine sa carrière en 1967 après quelques dizaines d'exemplaires construits, la firme ASA ayant déposé le bilan...

Tout d'une grande...

L'ASA est une véritable petite merveille, tant sur le plan technique qu'en matière de style. L'élégance est de mise d'un bout à l'autre des 3,88 m de cette sportive en réduction. La calandre dédoublée évoque

les Ferrari de course. La ligne tendue et dynamique s'inspire de la 250 GT, le Coupé Pininfarina pour l'avant, et la Lusso pour l'arrière. Même les jantes Borrani à papillon central y sont, et les fins pare-chocs chromés soulignent la pureté du dessin. Quant aux flancs, les ouïes d'aération moteur et les poignées de porte en creux réhaussent un coup de crayon des plus nets. L'intérieur présente lui aussi tous les attributs d'une sportive de prestige. Volant Nardi, tableau de bord très complet à instrumentation Jaeger, cuir et moquette cossue, on s'y croirait. Et sous le capot, prend place le fantastique petit 4-cylindres dans sa déclinaison 1 032 cm³ et coiffé d'un couvre-culasse vermiculé, comme qui vous savez... Racée, agile, performante, la voiture est saluée par la presse. À un détail



La ligne de l'ASA 1000 GT est d'une grande pureté, rehaussée par des détails stylistiques évocateurs qui viennent renforcer son caractère sportif.

près, son tarif. « Elle a l'allure et le comportement d'une petite Ferrari, probablement parce que C'EST une petite Ferrari » écrit *Sports Car Graphic* en janvier 1963. Mais elle en a aussi le prix de vente, qui fait fuir la clientèle. Pourtant volontiers acquis à ce type d'auto, le marché américain lui-même se montre réticent. Le tarif de 5 900 dollars y dépasse très largement les 4 000 dollars d'une Corvette *Big Block*. En matière d'élégance et de distinction, l'Américaine ne fait pas le poids. Mais quand le feu passe au vert...

L'ASA était pétrie de qualités, mais seul le badge au *Cavallino Rampante* aurait fait passer la pilule d'un tarif hors normes. Ne rencontrant pas son public, la production se limita à moins de 100 exemplaires. Et en dépit d'autres projets, la firme ASA ferma ses portes après quatre années. Compte-tenu de son pedigree et de sa rareté, la 1000 GT est aujourd'hui très recherchée. Et, marque d'une reconnaissance tardive, un exemplaire figure aujourd'hui dans la galerie *Le Tentazioni di Enzo* au Musée Ferrari de Maranello. ●

Merci à Charles Collin de Cécil Cars pour son accueil toujours aussi amical.



Caractéristiques techniques

- **MOTEUR** 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout aluminium, 1 032 cm³ (69 x 69 mm), 91 ch SAE à 6 800 tr/min, 10,3 mkg à 5 500 tr/min, rapport volumétrique 9,1 à 1, soupapes en tête en V à 60°, 1 arbre à cames en tête (chaîne), vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs double corps Weber 40 DCOE.
- **TRANSMISSION** aux roues AR, boîte 4 vitesses à 1^{re} non synchronisée, overdrive Laycock-de-Normanville sur 3^e et 4^e.
- **DIRECTION** à crémaillère, sans assistance.
- **FREINS** à commande hydraulique, AV/AR disques Girling.
- **SUSPENSION** AV à roues indépendantes avec triangles superposés et barre antiroulis ; AR à essieu rigide avec barre de poussée et parallélogramme de Watt. AV/AR ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.
- **STRUCTURE/CARROSSERIE** 2 longerons tubulaires de section ovale et charpente tubulaire, carrosserie acier, coupé 2 portes, dessin Bertone, 2 places.
- **DIMENSIONS** longueur 3,88 m, largeur 1,55 m, hauteur 1,20 m, empattement 2,20 m, voies AV/AR 1,42/1,52 m.
- **POIDS** (à vide) 830 kg.
- **ROUES** jantes Borrani à fixation centrale, pneus 145 x13.
- **VITESSE MAXIMALE** 185 km/h.



L'ASA possède le caractère d'une petite Ferrari. « Probablement parce que C'EST une petite Ferrari », comme l'écrivit la presse à sa sortie.