

ÉCHANGES TECHNIQUES FERRARI-PEUGEOT au début des années 1960 et premiers essais de la NOUVELLE 156 F1



Texte et photos : Pierre Coquet

Le hasard – mais est-ce vraiment toujours par hasard que le hasard fait les choses ? – m'avait l'an passé rendu dépositaire d'un épais dossier d'archives probablement jamais ouvert depuis cinquante ans ; l'objet de mes recherches d'alors n'ayant rien à voir avec le sujet de cet article. Tout au fond de cette mine inépuisable de renseignements et témoignages sur la passion auto des débuts des années 1960 en France, une série de petits tirages en noir et blanc que je reconnais immédiatement : nous sommes dans la cour de l'Usine Ferrari et sur l'Autodromo de Modena où l'on s'affaire autour d'une 156F1. Nous sommes donc en 1961 et vraisemblablement en tout début de la saison. Début de l'enquête... Il apparaît sur certains tirages une Peugeot 404 claire immatriculée à Paris. La première personne à laquelle j'en parle est le fils du regretté Paul

Bouvot, l'emblématique patron du Design Peugeot avant l'ère Gérard Walter et celui qui est considéré comme le père de la 404 et surtout de la 204. Paul Bouvot, ingénieur, designer et artiste reconnu, dont le nom est associé, dans le monde qui nous intéresse, entre autres, aux California # 2935 (acier, celui de la Vente Baillon) et # 2175 (aluminium compétition). Le fils de Paul Bouvot reste un long moment interloqué. Son père lui avait souvent parlé de ses relations avec l'Usine Ferrari et précisément de ce déplacement car les photos qu'il y avait prises s'étaient trouvées perdues. Par voie de conséquence, son fils n'avait jamais vu les tirages en question et conservait seulement en mémoire les regrets répétés de son père qu'ils aient été égarés... Il fallait donc nous rencontrer afin de lui présenter ces fameuses photos. De son côté, il avait recherché dans les

archives de son père le compte rendu de cette visite établi à l'attention de la hiérarchie chez Peugeot. Qu'il en soit ici remercié car le document apporte un éclairage nouveau sur les relations Peugeot-Ferrari des débuts des années 1960. Paul Bouvot, accompagné de l'ingénieur Claude de Forcrand, avait effectué ce déplacement à l'Usine Ferrari tout début mai 1961 dans le cadre de la coopération technique qui existait alors entre les deux firmes. Ils furent reçus par Enzo Ferrari et ses principaux collaborateurs Federico Giberti (directeur des approvisionnements et de la production), le docteur ingénieur Carlo Chiti (responsable des projets techniques), et l'ingénieur Giotto Bizzarini. Outre les échanges sur le plan technique, on apprend que l'un des objets du déplacement était de faire essayer par Enzo Ferrari, qui roule



Carlo Chiti, Richie Ginther, Phil Hill, Franco Rocchi, Luigi Bazzi, Claude de Forcrand (Peugeot) ?



Richie Ginther, Romolo Tavoni, Sergio Vezzali, Carlo Chiti ?, Franco Rocchi, Phil Hill. Autre époque : Notez les polos de Richie Ginther et Phil Hill maculés dans le dos par les émanations des trompettes d'admission de la 156 F1.



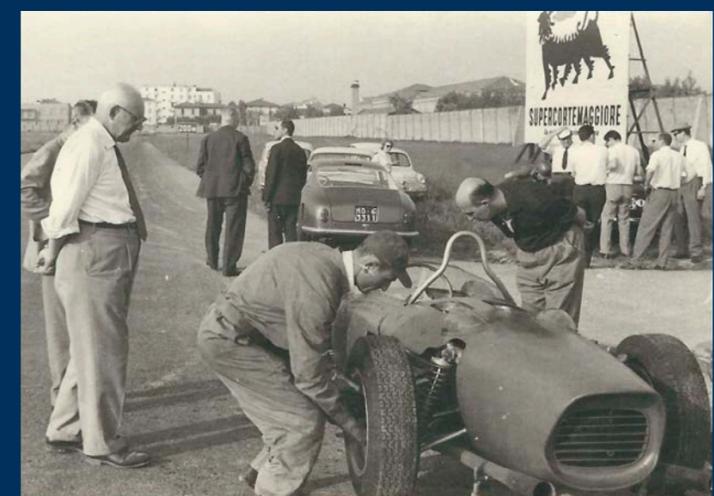
Richie Ginther, Carlo Chiti.



Peppino Verdelli, Franco Rocchi, Carlo Chiti, Phil Hill, Romolo Tavoni, Enzo Ferrari, Mauro Forghieri, Claude de Forcrand (Peugeot).



Sergio Vezzali, Luigi Bazzi ?, Peppino Verdelli, Enzo Ferrari, Carlo Chiti, Richie Ginther, Romolo Tavoni, Claude de Forcrand (Peugeot), Mauro Forghieri ?



Peppino Verdelli, Luigi Bazzi, Enzo Ferrari, Claude de Forcrand (Peugeot), Dino Pignatti ?, Carlo Chiti ?, Mauro Forghieri ?, Romolo Tavoni.



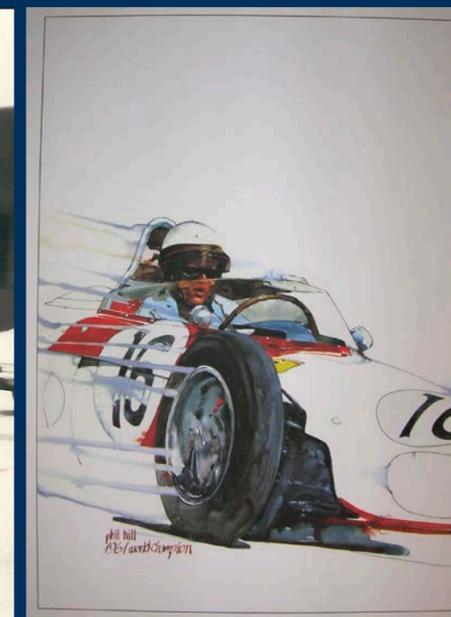
Enzo Ferrari est venu assister aux essais avec la berlinette # 2111GT. Une version acier restée à l'Usine de février 1961 jusqu'en septembre 1962. Voiture de développement ayant servi pour l'étude de la version 1961 et à différents essais (carburateurs Solex C40PAAI, boîte de vitesses avec overdrive). Elle sera souvent utilisée par Enzo Ferrari.



La Peugeot 404 équipée de l'évolution des freins plus larges essayée par Enzo Ferrari.



Cour de l'Usine : la 404 de Paul Bouvot et le fameux transporteur Fiat 642 RN2 Bartoletti. On aperçoit à l'extrême droite l'arrière de la 400SA à carrosserie 250 GTE, voiture personnelle d'Enzo Ferrari.



Affiche de Chuck Queener éditée par le CFF en 1981 pour les vingt ans du titre mondial de Phil Hill sur la Ferrari 156 F1.

habituellement en Peugeot 404, la dernière version de la berline 404 équipée de freins plus larges car « Monsieur Ferrari reproche à sa voiture un broutement extrêmement violent lors des freinages et qui prenait une intensité inquiétante depuis 120 km/h jusqu'à 70 km/h environ ». On apprend aussi que « Monsieur Phil Hill, chaque année, lorsqu'il vient en Europe, achète une Peugeot. Monsieur Phil Hill roule cette année dans une 404 Grand Luxe ».

Sans pouvoir dévoiler l'intégralité de ce rapport interne à Peugeot, on y lit la confirmation de relations techniques étroites entretenues avec Ferrari, les échanges approfondis portant sur les sujets se rapportant à la tenue de route, au freinage ou à la direction des voitures. Ces mêmes

relations qui avaient déjà conduit, entre autres, à l'adoption par Ferrari sur ses modèles 250 du ventilateur débrayable sous licence Peugeot. La Ferrari s'intéresse particulièrement au système de direction à crémaillère utilisé chez Peugeot dont elle envisage de doter sa future petite GT et demande à Peugeot de lui en faire parvenir un exemplaire afin qu'il soit étudié. Paul Bouvot et Claude de Forcrand visitent l'Usine guidés par Enzo Ferrari en personne.

« L'usine est en cours d'agrandissement et le nouveau hall de montage recevra deux chaînes (une chaîne pour voitures 2+2 et une seconde chaîne pour les autres modèles) dans le courant du mois de juin. »

« Les bancs d'essai que nous avons

visités sont utilisés pour passer tous les moteurs vendus, sans exception, à pleine charge, jusqu'au régime maximum, montés sur leurs boîtes de vitesses, après 12 heures de rodage. » Le rapport comporte nombre de détails sur le processus de fabrication des voitures, sur l'essai comparatif d'une berlinette 250 et d'un coupé 250 2+2 et aussi la visite de « l'atelier de montage des voitures Grand-Prix où nous avons assisté à l'achèvement de la voiture 1500 cm3 Grand-Prix – 6 cylindres à 120° – aux essais de laquelle nous étions présents l'après-midi sur l'autodrome de Modène ». Nous sommes exactement le 5 mai 1961, neuf jours avant la première apparition de la nouvelle Ferrari à Monaco (14 mai 1961). C'est probablement la première sortie pour la 156 F1 # 0001 à moteur à 120°.

Ces photos exceptionnelles par Paul Bouvot sont un témoignage saisissant d'une époque.

Cette année-là, Phil Hill remportera le titre mondial au volant de la 156F1. Laissons à Paul Bouvot la conclusion de cette page peu connue des relations qui existaient alors entre la Ferrari et Peugeot : « Pendant toute la durée de notre séjour à Modène et avec une très grande largeur de vue, Monsieur Enzo Ferrari et toute son équipe nous ont montré ce qui, chez d'autres constructeurs serait appelé "secrets maison" d'une façon telle que nous en avons été extrêmement surpris. Nous pensons qu'il est du plus grand intérêt pour la Société de poursuivre de la manière la plus étroite possible ces échanges techniques avec un des meilleurs fabricants de voitures actuels ».

Le mot de la fin : vingt ans plus tard, le Club Ferrari France proposera à Phil Hill, désormais établi à la tête d'un garage automobile à Santa Monica en Californie, de nous rejoindre pour célébrer le 20e anniversaire de sa victoire au Championnat du monde 1961 sur la 156 F1. Phil Hill se montra au départ fort surpris de la proposition, personne n'avait jamais

songé jusque-là à l'inviter depuis qu'il était retiré de la compétition. Il nous rejoindra au Mas du Clos en compagnie de son épouse Alma. Nous lui ferons une grande fête et Chuck Queener réalisera pour l'occasion l'affiche de la manifestation à destination de tous les participants. Cette année-là, Richie Ginther était également avec nous au Mas du Clos.



Mas du Clos 1981 : le CFF offre à Phil et Alma Hill le modèle réduit de la 156F1 avec laquelle Phil Hill est devenu champion du monde F1 en 1961 (Photo J Cerda – Collection P. Coquet).

Les protagonistes des photos

BAZZI LUIGI (1892-1986) : technicien expert, Enzo Ferrari le fit entrer chez Alfa Romeo en 1923. Il rejoint ensuite la Scuderia Ferrari en 1933, et ne la quittera qu'à sa retraite en 1976. Pas assez reconnu, la marque Ferrari lui doit pourtant énormément.

CHITI CARLO (1924-1994) : grand ingénieur en aéronautique, il devient directeur technique de la Scuderia en 1957. Concepteur entre autres de la 156 F1 « sharknose », il subira le licenciement collectif de novembre 1961.

FORGHIERI MAURO : né en 1935, il est l'ingénieur vedette de la Ferrari. Arrivé en 1959, il devient rapidement directeur technique et remportera pas moins de dix-sept championnats du monde monoplace ou sport, jusqu'à son départ en 1987.

GINTHER RICHIE (1930-1989) : pilote américain né à Hollywood, il court pour Ferrari de 1959 à 1961, où il démontrera de grands talents de metteur au point.

HILL PHIL (1927-2008) : pilote américain. A couru pour l'équipe d'usine de 1955 à 1962. Il remporta trois fois les 24 Heures du Mans sur Ferrari, et sera champion du monde des pilotes de GP en 1961 au volant de la 156 F1 objet de ce reportage.

PIGNATTI DINO (1924-1975) : célèbre mécanicien de la Scuderia des années 50 à 70, il fut notamment le chauffeur du camion-transporteur Ferrari.

ROCCHI FRANCO (1923-1996) : talentueux ingénieur motoriste, il débuta chez Ferrari dès 1949 et supervisa toute l'évolution du V12 maison, avant de passer au « boxer », jusqu'à son départ en 1978.

TAVONI ROMOLO : né en 1926, débuta sa carrière chez Ferrari en tant que secrétaire dès 1950, avant de tenir conjointement le rôle de directeur sportif. Il partagera le sort des sept autres initiateurs du putsch de 1961.

VERDELLI « PEPPINO » GIUSEPPE (1905-1969) : copilote/mécanicien d'Enzo Ferrari au Circuito de Modena 1928. Enzo Ferrari gagna la course et déclara à Verdelli qu'il lui avait porté chance. Ils ne se quitteront plus. Verdelli devint son chauffeur personnel et confident, jusqu'en 1969.

VEZZALI SERGIO : né dans la région de Maranello en 1933, il entre chez Ferrari en 1956. Mécanicien renommé de la Scuderia Ferrari jusqu'à son départ en 1988, il sera surnommé le « roi des stands » par ses pairs.

Vifs remerciements à Arnaud Blanfuney pour son aide précieuse dans l'identification précise de tous les acteurs qui apparaissent sur les différentes photos et leur biographie.