

# AUTOMOBILES

C L A S S I Q U E S

INÉDIT: LE SPIDER RENAULT  
SUR LA ROUTE

ESSAIS: PORSCHE 911 TURBO  
LOTUS ELAN S2 ET ESPRIT S4S



Phil Hill retrouve  
la Ferrari TR 59



ÉTERNELLES: une Rolls-Royce française et  
l'Alfa Romeo 6c 2500 Villa d'Este

L'ENCYCLOPÉDIE DE LA CARROSSERIE FRANÇAISE (SUITE)

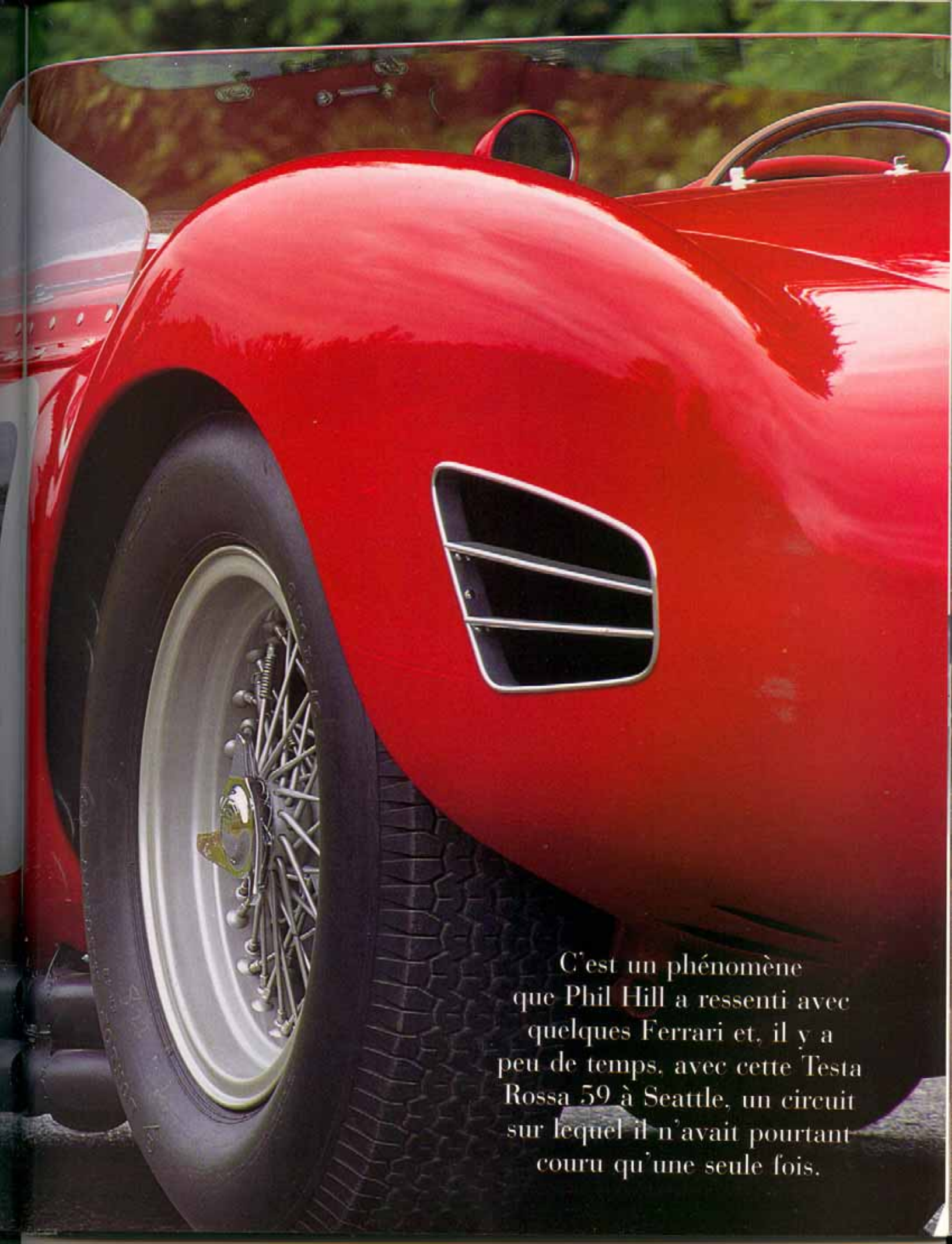
T 1634 - 68 - 35,00 F-RD



# ÉCLAIRS DE MÉMOIRE

PAR PHIL HILL - PHOTOS : JOHN LAMM





C'est un phénomène que Phil Hill a ressenti avec quelques Ferrari et, il y a peu de temps, avec cette Testa Rossa 59 à Seattle, un circuit sur lequel il n'avait pourtant couru qu'une seule fois.





Ci-dessus, la TR59 (0768) avec Jean Behra aux 12 Heures de Sebring 1959, sa toute première course qu'elle termina deuxième. Page de gauche, Phil Hill (au volant) et Pete Lovely l'ont tous les deux pilotée en 1960. Hill l'a précédé sur la ligne de Sebring. Lovely l'a rachetée en 1970 et restaurée depuis. Le numéro 9 fait évidemment allusion à Sebring.

**L**a plupart des pilotes actuels auraient une attaque en voyant ce circuit routier de l'État de Washington. Pour ma part, je le trouve magnifique. Je m'explique. Mon unique course à SIR remonte à 1965. J'avais pris la place de Bruce McLaren dans l'une de ses barquettes CanAm. Le circuit tournait autour d'une carrière de gravier, un détail que je n'oublierai jamais, car c'est précisément un gravier qui, en venant bloquer la guillotine d'injection, m'a privé de toute chance de classement décent. Mais les années ont été gentilles avec SIR car aujourd'hui l'endroit est magnifique, bordé d'arbres et de buissons genre Forêt Noire, sans parapets de ciment ni glissières. Dans la première enfilade de courbes en descente, on se serait facilement cru sur le Nürburgring dans les années cinquante. C'était le premier ingrédient de mon *flash-back*, facilité aussi par le fait que le spectacle était contemplé à travers le saute-vent d'une Ferrari 250 Testa Rossa. Il y a eu beaucoup de Testa Rossa différentes mais on peut, grosso modo, les répartir en trois groupes : au début, les fameuses barquettes à ailes avant découpées et, à la fin, les voitures à narines et arrière haut. Mais mes 250 TR préférées se situent entre ces deux groupes, ce sont celles que l'usine fit courir en 1959 et 1960 avec une carrosserie assez conventionnelle reconnaissable à des grilles derrière les arches de roues. C'était un dessin de Pininfarina exécuté par l'artisan modénais Fantuzzi. Voilà pour le second ingrédient. L'impression de déjà vu m'est venue dès que je me suis installé aux commandes, dans le baquet de drap bleu. Ils me rappelaient d'autant plus le Nürburgring que c'est sur ce circuit qu'ils avaient le plus d'importance. Chacun de nous avait son idée sur les modifications à apporter pour obtenir le meilleur maintien. Souvent aussi, il fallait les renforcer et les attacher afin qu'ils résistent aux tortures du Ring.

On aurait pu vendre des tickets pour avoir accès au spectacle dont on jouissait depuis cette place. À commencer par la vision des compteurs. Des années



Réserve de 164 litres en aluminium poli.

après, je souris en pensant à l'importance du plus gros d'entre eux, le compte-tours. À lui seul, il résumait toute la hantise du sur-régime. À chaque fois qu'apparaissait un nouveau compte-tours, nous devions nous livrer à l'expérience qui permettait de s'assurer qu'un tour plus calme suffirait à faire redescendre l'aiguille du « mouchard » au-dessous de la limite que vous aviez enfreinte. Je me suis toujours demandé pourquoi le limiteur de régime a mis si longtemps à être adopté!

Juste devant le saute-vent en Plexiglas transparent, le carénage du même matériau laisse deviner les pipes des carburateurs vissés sur l'élément principal, le moteur. L'âme des TR évidemment était leur V12 de 3 litres. Je préférerais pour ma part les gros double-arbres que nous appelions Bellentani, de véritables monstres de puissance que divers accidents ont fini par mettre hors la loi. Mais les 3 litres, avec leurs culasses simple-arbre, plus simples et plus légères, constituaient néanmoins une bonne proposition et donnaient environ 300 ch.

Le chiffre a souvent été suspecté mais nous, les pilotes, étions en fait moins préoccupés par la puissance que par la courbe de couple qui signifiait que le moteur était plus utilisable dans les situations critiques. Par exemple dans les épingles comme celle de Sebring où il était déterminant de pouvoir sortir franchement plutôt qu'en cafouillant. On n'avait plus à attendre que les Weber s'éclaircissent la voix avant d'entendre la musique du V12 passer, au-dessus de 6000 tr/mn, du rugissement au hurlement.

En 1959, les TR étaient équipées de boîtes 4 à la suite du moteur et les changements de rapports étaient simples et précis à travers la grille métallique. Mais en 1960, la première, repositionnée à l'angle opposé de la grille, imposa une manœuvre plus délicate dans les épreuves où la première ne servait pas que pour le départ.

Le châssis tubulaire triangulé et les suspensions – triangles superposés devant et pont De Dion à l'arrière – ne présentaient rien d'exceptionnel si ce n'est d'être éprouvés et sûrs. Mais cela n'était pas sans importance dans un championnat mondial alors constitué



Pédalier conventionnel, isolants nécessaires.



Dessinée par Pininfarina, la carrosserie de la TR59 était exécutée (avec soin) par Fantuzzi. Un événement car l'artisan modenais n'avait jusqu'alors travaillé que pour le rival Maserati. Le dessin de la boîte de vitesses en magnésium avait obligé à décaler le V12 de 10 cm sur la gauche. En haut à gauche : le papillon de roue scalpé, souvenir de Riverside, en 1959!

d'une majorité d'épreuves très longues. 1959 est aussi l'année qui vit Ferrari abandonner enfin les freins à tambours pour des disques, un Dunlop par roue, en l'occurrence.

La TR que vous voyez ici, poinçonnée du numéro de série 0768, est l'une des trois premières de 1959. Et elle a disputé sa première course à Sebring avec Jean Behra et Cliff Allison. Bien qu'elle ait tenu la tête de la course pendant les premières heures et que les pilotes aient tous les deux abaissé le record du tour, elle fut retardée par un démarreur défectueux après un ravitaillement, puis par la pluie. Le Français et l'Anglais terminèrent deuxième derrière la voiture identique sur laquelle Olivier Gendebien et moi-même avions relayé Dan Gurney et Chuck Daigh.

Behra faisait équipe avec Tony Brooks à la Targa Florio, la course suivante qui s'avéra quelque peu mouvementée pour 0768... mais démontra aussi la résistance à toute épreuve des TR. Behra avait pris le départ et était parvenu à recoller la Porsche RSK de Jo Bonnier, en deuxième position. Maniables, les Porsche étaient intouchables à la Targa Florio et c'est en essayant de la passer que Behra fit un tonneau. Cela aurait justifié un abandon pour tous les pilotes. Pas pour Behra. Des spectateurs l'aiderent à remettre la Ferrari sur ses roues, la carrosserie d'aluminium froissée fut écartée des pneus, le V12 reprit vie et Behra était sur la route. Brooks n'était pas très chaud pour continuer avec la voiture qu'il vit surgir au stand, mais après une petite discussion avec le directeur d'équipe Romolo Tavoni, il reprenait la route. Pas pour longtemps. Au milieu de son

premier tour, il mit la TR au fossé, défonçant l'avant gauche. Des mécaniciens remirent une fois encore la Ferrari sur la route, mais la direction était faussée et une crémaillère cassée – mal qui avait déjà touché les deux autres Ferrari d'usine – eut raison de 0768.

Aux 1000 Km du Nürburgring, Brooks et Behra disposaient encore de 0768 qui restait un moment en tête, le Français au volant, mais la pluie et les freins la reléguèrent finalement en troisième position derrière l'Aston Martin victorieuse et l'autre que je partageais avec Gendebien. La carrière officielle de 0768 s'arrêta là, mais Ferrari qui, pour la première année, n'avait plus de Sport à proposer à ses clients, était assailli de demandes, notamment depuis les États-Unis, pour contrer les Scarab, Lister-Corvette et autres Maserati. Et comme deux TR59 toutes neuves arrivaient en renfort pour finir la saison, 0768 fut convertie à la lubrification par carter sec et vendue en Californie, à John von Neumann. L'homme qui avait fait un succès commercial avec la Coccinelle sur notre Côte ouest possédait aussi une agence Ferrari. Il était également pilote et possédait sa propre écurie pour laquelle j'ai souvent piloté, moi aussi. J'étais de retour, au terme de la saison européenne, lorsqu'il me proposa de disputer avec 0768 le Los Angeles Times Grand Prix, à Riverside en octobre... C'est peut-être le moment de parler du comportement de la TR. Une drôle d'histoire. Les Testa Rossa de cette époque étaient avant tout survivreuses. Ce n'était pas le survirage accentué et pénible d'une berline quelconque, mais juste une tendance que manifestait l'avant à prendre le commandement dans les courbes. Ce n'était pas



dramatique non plus car, étant donné la puissance du moteur et l'équilibre de la voiture, il était facile d'y remédier en forçant un peu le sous-virage et en le corrigeant à l'accélérateur. Un pied d'acier pouvait évidemment déclencher un sous-virage violent et ce n'était pas ce qu'il y avait de plus agréable sur un tracé comme celui de la Targa, mais sur la plupart des autres circuits, on s'en accommodait bien.

## Un sous-virage très corrigible

Puis il y a eu cette course à Riverside. À l'époque, les stands étaient encore à l'extérieur, juste après le dernier virage, le n°9. On n'avait que deux tours de qualification et, pratique étrange, le chronomètre n'était pas déclenché sur la ligne, mais pendant que vous rouliez encore dans la ligne des stands, donc avant que vous ne soyez sur le circuit proprement dit. J'ai imaginé que quelle que soit ma vitesse en sortie des stands, le virage 1 ne pouvait pas poser de problème, la distance était bien moindre que dans l'approche normale, depuis le virage 9... Quand j'ai approché le 1 le pied «dedans», la voiture s'est mise à sous-virer à un rythme alarmant. Mon cerveau m'avait joué un tour : cela passerait, mais juste ! Et ce fut plutôt juste : j'ai frotté la glissière sur l'intégralité du côté droit, au point que les deux écrous de roue Borrani ont été... décapsulés. J'avais tout simplement sous-estimé la nécessité d'un léger décrochement de l'arrière afin de contrebalancer le sous-virage. 0768 n'était plus aussi jolie mais je me suis bien qualifié et j'ai gagné la course.

On a beaucoup parlé du sous-virage de la TR et je ne suis pas certain que cela ait été bien compris à l'époque. On connaît évidemment mieux maintenant le rôle de l'aérodynamique dans le comportement des voitures de courses avant l'apparition des déflecteurs aérodynamiques, mais les TR n'en étaient pas moins des voitures faciles à balancer au moyen de techniques variées. Au Mans, par exemple, le sous-virage à haute vitesse pouvait être sévère, mais sur le mouillé on savait au moins que l'arrière ne vous passerait pas devant.

J'ai retrouvé 0768 une autre fois, au Nassau Trophy en décembre 1959 et j'ai terminé deuxième. Puis John von Neumann l'a vendue – avec plusieurs autres Ferrari – à Jack Nethercutt Jr., le fils du collectionneur bien connu (voir AC n°30). Et c'est là qu'entre en scène Pete Lovely, un citoyen de Seattle qui, en 1960, comptait parmi les meilleurs espoirs de la Côte ouest. Nethercutt le remarqua et lui proposa une sorte d'association pour 1960. Aux 12 Heures de Sebring que Ferrari avait boycotté cette année parce que l'essence Shell lui était interdite, Pete Lovely prit l'avantage sur tout le champ au départ, mais 0768 fut prise d'une fuite d'essence qui l'immobilisa pendant 39 minutes – l'équivalent de onze tours –, la faisant retomber en douzième position. Puis les abandons se firent plus nombreux cependant que Pete se dédoublait, ramenant la TR à la deuxième place. Après un ultime arrêt pour redonner le volant à Nethercutt, ils ne terminèrent que troisième mais, de toutes les TR privées, 0768 était la seule à l'arrivée.

## 0768 est la deuxième de cinq TR construites pour 1959

Une semaine après. Pete remporta encore une méritoire troisième place dans une épreuve USAC, le seul entretien ayant consisté à remplacer deux joints de freins arrière. On l'a dit, les TR étaient robustes. Pete et Nethercutt remportèrent une course de 3 heures au Canada. En 1961, l'équipe dut abandonner à Sebring avant de se tourner vers d'autres projets. En août 1961, 0768 fut vendue à Dick Hahn de Yakima, Washington, qui faisait courir Jerry Grant. Mais la TR commençait à prendre de l'âge et les Lotus 19 commençaient à faire des ravages. Hahn, un agent Chrysler-Plymouth, fit l'acquisition d'une TR 61 et échangea la vieille contre plusieurs Chrysler et Plymouth à son confrère de Seattle, Bob Lampman. Laissons Pete poursuivre : « Lampman est allé chercher 0768 à Yakima et l'a ramenée, au volant, jusqu'à son stock de véhicules d'occasion où elle était entre-

route, avec des silencieux d'échappement, mais après quelques escapades, un autre siège de soupapes se détacha. 0768 passa alors dans les mains d'un étudiant en mécanique à l'Université de Washington. Il était déterminé à la remettre en état, mais n'y arriva pas. »

Pete se souvient avoir entendu parler de la voiture en 1970 : « Elle traînait dans le quartier de Fremont, à Seattle, à côté d'un garage en bois pourri qui ne demandait qu'à s'effondrer sur elle. C'était un spectacle de désolation. Elle était recouverte de feuilles mortes. Les roues fils, encore équipées de vieux Goodyear Bleu Streak, étaient oxydées. Il n'y avait plus ni moteur ni boîte et la sellerie partait en lambeaux.

Le propriétaire avait le moteur dans sa cave et il était prêt à se séparer de la voiture. Il exposa ses conditions : « Il m'en faut \$2300 », ajoutant : « Il faudra que vous en rajoutiez un peu parce que quand j'ai acheté la voiture, je n'avais pas assez d'argent. Alors il a gardé le radiateur, les échappements et quelques bricoles. »


« J'ai retrouvé le propriétaire précédent près d'Everett, poursuit Pete Lovely. Il avait effectivement les pièces – plus la boîte – dans une vieille voiture qui traînait dans un pré. "Je veux bien les vendre mais il me doit toujours 300 dollars." J'ai fait un chèque de 300 dollars immédiatement.

Pendant dix-neuf ans, 0768 est restée en pièces et en ruine, jusqu'à ce que Butch Dennison entre en scène. Pete connaissait

Butch depuis longtemps pour l'avoir eu dans son équipe CanAm, en même temps que son fils, Chris Lovely. Les deux jeunes gens ont ensuite travaillé dans différentes équipes Indy. Puis, alors que Chris est toujours dans l'équipe de Barry Green et Jacques Villeneuve, Butch a opté pour une vie plus calme à

Puyallup, au sud de Seattle. Avec sa femme Nancy, ils se sont alors proposés pour restaurer la Ferrari en échange d'une petite participation dans la voiture. Pete a accepté. Le résultat est évident sur ces photos. Faut-il ajouter le premier prix de classe obtenu à Pebble Beach en 1991 en même temps que le trophée Hans Tanner ou encore l'attribution du *best of show* au concours du Ferrari Club of America en 1992?

Butch continue d'ailleurs à opérer des restaurations de cette qualité pour le compte de la Pete Lovely Restorations à Puyallup.

Mais les concours n'ont jamais été le seul but poursuivi par Pete Lovely. Ce qu'il désirait avant tout c'était de remettre la TR dans son élément : la course. Et c'est ce qu'il a fait, avec succès. À Monterey, à Portland et à Seattle. Ce jour-là pourtant nous n'étions pas à SIR pour une course mais pour des essais privés. C'était une journée un peu grise, typique de Seattle, du Nürburgring aussi, lorsque des nuages enrobent les montagnes de l'Eifel. Déjà vus aussi... ces virages boisés, ces Weber sous leur carénage transparent, ces gants de cuir et cette combinaison Dunlop... cette poussée du V12 sous mon pied droit. Les images se succédaient en éclairs dans ma mémoire. 



Ci-dessus, au volant de 0766, Phil Hill avant le départ des 24 Heures du Mans 1959. Avec quelques comparses : Richie Ginther, Innes Ireland et Wolfgang von Trips. Ci-dessous, 0768 à Riverside en 1960. On aperçoit le réservoir d'huile derrière la grille avant gauche.



posée sans aucune protection, mais toujours prête à partir pour une balade. L'une des promenades favorites de Lampman était le lac Washington où l'on passe dans un tunnel. Et il se régala de la musique que lui renvoyaient les parois du tunnel. Mais il ne prêtait pas grande attention aux limites de régime et un jour où il transitait à fond de troisième dans le tunnel, un siège de soupape se desserrait. Lampman ramena sagement la TR à son garage et l'abandonna dans un coin. Un jeune enthousiaste qui avait suivi mes aventures discuta le prix et enleva la TR pour \$7000, mais l'étendue des dégâts causés par le siège de soupape le surprit et, ne sachant trop comment y remédier, il la remisa, en pièces, et elle resta ainsi plusieurs années durant. Le propriétaire suivant réussit à la remonter et à la remettre sur la

