



# ENDURANCE

**50** ans d'histoire 1953-1963

Christian Moity



Volume **1**

## 1955 Targa Florio (6<sup>e</sup> manche) À deux points près !

Pour son entrée en lice, la légendaire Targa Florio a dû s'adapter aux lois du Championnat mondial. Treize tours du grand tracé de 72 km ont été programmés, ce qui permettra de frôler les 1 000 km exigés. Il est également prévu que chaque pilote ne pourra couvrir plus de cinq tours consécutifs et pas plus de dix au total. Pour éviter toute promiscuité, une limite minima de cylindrée a été imposée, soit 750 cm<sup>3</sup> pour la catégorie Sport et 1 100 cm<sup>3</sup> en GT et assimilés. Ces restrictions n'empêcheront pas quarante-sept voitures, sur les soixante-quatre inscrites, de s'aligner au départ donné toutes les trente secondes, à partir de 7 heures, selon un tirage au sort effectué dans chaque classe de cylindrée.

Sans se perdre dans les subtilités arithmétiques, subtilités d'ailleurs en contradiction avec les règles du moment\*, en l'absence de Jaguar, le titre ne peut intéresser que Ferrari et

\* Depuis 1955, de nombreux auteurs, même parmi les plus sérieux, ont toujours affirmé qu'en cas de victoire Mercedes, il suffisait à Ferrari de se classer au moins deuxième pour sauver son titre. On peut s'en étonner, sachant que, dans ce cas de figure, la Scuderia se serait retrouvée à égalité de points avec Mercedes, le point décroché au Tourist Trophy par Castellotti-Taruffi ne pouvant être comptabilisé, selon la règle des quatre meilleurs résultats retenus. Chacune des deux marques totalisant alors 24 points, le nombre des victoires – trois pour Mercedes, une pour Ferrari – aurait alors été déterminant.



*Dans son troisième tour, Moss avait, à l'avant droit, légèrement touché le rebord d'un petit pont. Dans sa quatrième boucle, ce fut pire ! Revenue sur la route, avec l'aide de nombreux spectateurs – ce qui, en tout autre lieu, aurait provoqué sa disqualification –, la Mercedes, toute bosselée qu'elle était, restait une voiture sûre et saine, ce que Peter Collins allait brillamment démontrer.*

Mercedes. La marque gagnante sera sacrée championne du monde. Pour cet ultime combat, à rapport numérique identique, les chances peuvent paraître inégales.

Après avoir longtemps hésité car, pour des raisons commerciales et professionnelles, il avait été question, à Stuttgart, de sacrifier la Targa au bénéfice du lointain GP du Venezuela, la Daimler-Benz n'a pas lésiné sur les moyens. Aux trois voitures de course s'ajoute, pour les reconnaissances effectuées sur routes libres, une flotte

impressionnante, composée de deux SLR, dont un coupé, d'une 300 SL, d'une 190 SL et de quelques berlines 220. Afin de pouvoir, sur un tracé aussi long, renseigner au mieux ses pilotes et, éventuellement, les dépanner, M. Neubauer, qui dispose d'une quarantaine de mécaniciens, a mis en place, hors les stands, bien sûr, deux postes fixes, aux vingt-cinquième et cinquantième kilomètres, tous deux reliés par radio à son PC. Comme au TT, Fangio retrouve Kling, Titterington épaulé Fitch qui, simple réserviste,



*Encouragé par les sportifs locaux, Castellotti, avec la Ferrari 860 Monza (4-cylindres-3,4 litres) a encore réalisé des prodiges d'adresse et de courage, mais une stratégie mal définie tout comme la crevaison qui accabla Manzon ne permirent à Eugenio de compenser l'avantage numérique, et encore moins les moyens matériels mis en œuvre par Mercedes.*



*Ferrari s'est incliné, mais, apparemment, les carabinieri siciliens ne sont pas chauvins ! Ils entourent et protègent les vainqueurs : Moss, assoiffé, et Collins, apparemment fort heureux d'avoir pu, lui aussi, participer de si brillante façon au sacre des 300 SLR. C'était la première fois dans sa carrière que Peter conduisait une Mercedes. Son meilleur tour (43'28") est à comparer au record de Moss (43'07"), au temps de Fangio (43'59") et à celui de Castellotti (44'17").*

1955) du Tour de Sicile, intrigue autant qu'elle étonne. Aucun commentaire officiel ne justifiant ce forfait, faut-il en déduire que l'appartenance (épisodique) du pilote romain à l'équipe Mercedes – il a été classé quatrième du GP de Grande-Bretagne puis deuxième du récent GP d'Italie – est incompatible avec son recrutement ? Cette hypothèse semblerait faire injure à la personnalité de ce grand sportif que fut toujours Piero. À l'évidence, son expérience, sa parfaite connaissance des lieux auraient pu être particulièrement bénéfiques à la Scuderia. Enfin, chez les vainqueurs possibles ou outsiders probables, on ne peut négliger la présence de onze Maserati et, surtout, celle de la 300 S que Luigi Musso va partager avec le revenant Gigi Villorosi.

Hors les SLR et une 300 SL GT, la représentation "non italienne" est des plus restreintes avec, pour la Grande-Bretagne, une Jaguar XK 120, une Lotus Connaught, une Kieft Climax et, pour la France, la Gordini 2,5 litres de l'Italien Ricci, la 4 CV Renault de Michel Guy et une Peugeot 403 Tourisme Spéciale sur laquelle se retrouvent Charles de Cortanze et le Belge Léon Dernier dit "Eldé".

Pendant les quatre premiers tours, avant de casser sa transmission, Luigi Musso tentera bien de glisser sa Maserati dans le paquet de tête mais, comme prévu, la victoire se jouera, quasiment en permanence, entre la Mercedes de Moss-Collins et la Ferrari de Castellotti-Manzon, la SLR de Fangio-Kling assurant avec constance son rôle de repoussoir aux "ambitions italiennes".

est passé titulaire après le retrait, sur avis médical, de Hans Herrmann et, toujours au souvenir du Tourist Trophy et en l'absence de toute Aston Martin officielle, personne n'est étonné de voir Peter Collins rejoindre Stirling Moss. Peter découvre la Sicile, mais il apprend vite !

Matériellement et humainement paré, Herr Neubauer a pu se pencher sur l'aspect "stratégique" de cette épreuve pas comme les autres. Son objectif ? Faire l'économie d'un arrêt tout en respectant les limites imposées en matière de tours couverts. Très habilement, il a su convaincre ses équipiers premiers de couvrir quatre, voire cinq, tours non-stop, ce qui sera d'ailleurs le cas pour Fangio et Moss, chacun totalisant quatre plus cinq tours, soit neuf tours de 72 km, c'est-à-dire 648 km.

Face à cette organisation et à cette détermination, le camp Ferrari fait figure de rival pauvre. Des trois voitures engagées, la 860 Monza de

Castellotti-Manzon paraît bien la seule capable de fournir une réplique constante, mieux que la 750 Monza de Maglioli-Sighinolfi ou l'autre 750 engagée par Tony Parravano pour Shelby-Munaron. L'absence de Piero Taruffi, vainqueur de la Targa 1954 et double lauréat (1954-

*Déjà remarqués aux Mille Mille, Francesco Giardini et sa Maserati 2 litres prenaient la cinquième place et enlevaient leur classe juste devant une autre A 6 GCS conduite par Rossi et Giuseppe Musso, le frère de Luigi. Cette performance compensait la désillusion provoquée par l'abandon prématuré de la 300 S de Musso-Villorosi et l'échec des deux nouvelles 200 S (des 4-cylindres-175 ch) de Bracco-Bordoni et de Mancini-Musy.*



À la sévérité d'un duel à l'issue prévisible, s'ajoutera, heureusement, un long suspense quand Moss, égaré dans un champ à son quatrième tour, transmettra le volant à son ami Peter. À cet instant, la SLR des Britanniques, devancée par Castellotti, Fangio, Titterington, a perdu plus de huit minutes. Alors que Fangio va profiter de l'arrêt de la Ferrari pour assurer un capitaneat intérimaire, Collins se retrouve les manches. Ses quatre tours lui permettront de rendre à Stirling une voiture toujours saine et prête à s'assurer définitivement le commandement. Dans les cinq derniers tours, Moss augmentera ponctuellement son avance et, malgré un bouchon de réservoir récalcitrant, Fangio reprendra son rôle de couverture, d'autant plus aisément qu'à devoir changer une roue dans la nature, Manzon et sa Ferrari ont glissé à la troisième place. Dans un ultime assaut, Castellotti, le généreux, n'aura que la satisfaction de précéder Titterington-Fitch, donc de dissocier le trio des Mercedes. Déjà sacrée pour la deuxième fois en F1, la marque allemande aura décroché et mérité une

nouvelle couronne. La dernière avant longtemps ! Rentrant à son hôtel avant de se rendre à la distribution des prix, en cette soirée du 16 octobre, M. Neubauer va prendre connaissance d'un courrier "confidentiel et personnel" posté quatre jours plus tôt à Stuttgart Untertürkheim, courrier qui, pour l'essentiel, se résume en quelques lignes : "Après examen approfondi de la situation, le conseil d'administration de la Daimler-Benz a décidé d'abandonner toute compétition sportive, et ce pour plusieurs années."

"Je n'eus pas, dira Neubauer, le courage de gâcher la soirée de mes vainqueurs ; ils ont été avertis à l'usine même, le 22 octobre." Et d'ajouter : "J'avais entamé ma carrière sportive au volant d'une Sechsa 1100, lors de la Targa Florio 1922. Trente-trois ans plus tard, c'est en Sicile que pour moi tout s'est terminé." Seule consolation à cet abandon inattendu, si l'on sait que les techniciens allemands préparaient déjà la prochaine saison, le Championnat du monde 1956 s'annonçait, dès lors, plus ouvert.

## La Targa Florio, le 16 octobre

**Circuit : 72 km - Départ : 47 - Classés : 20**

- 1\* Mercedes-Benz 300 SLR (S. Moss-P. Collins) (Sport + 2000)  
les 13 tours = 936,00 km en 9 h 43'14" = 96,291 km/h
- 2\* Mercedes-Benz 300 SLR (J. M. Fangio-K. Kling)
- 3\* Ferrari 860 Monza (E. Castellotti-R. Manzon)
- 4\* Mercedes-Benz 300 SLR (D. Titterington-J. Fitch)
- 5\* Maserati A 6 GCS (C. Manzini-F. Gardini) (Sport 2000)
- 6\* Maserati A 6 GCS (G. Musso-G. Rossi)
- 7\* Osce MT 4 (G. Cabianca-P. Carini) (Sport - 1500)
- 8\* Maserati A 6 GCS (G. Scarietti-D. Lippi)
- 9\* Maserati A 6 GCS (L. Bellucci-M. T. de Filippis)
- 10\* Maserati A 6 GCS (G. Starraba-S. Lo Pira)
- 14\* Osce MT 4 (D. Rotolo-L. di Pasquale) (Sport - 1100)
- 15\* Fiat 8 V Zagato (F. Arezzo-G. Alteria)

### Meilleur temps en course

S. Moss (Mercedes) : 43D'4 = 100,178 km/h