



# ENDURANCE

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

Christian Moity



Volume **1**



## Plus ça change... !

Prétendre faire disputer une épreuve sur route en vitesse pure n'est plus, depuis les Mille Mille, chose aisée. Argument majeur des responsables siciliens : l'Italie automobile et sportive ne saurait être absente du grand tournoi mondial... Il fallut toutefois beaucoup d'obstination aux organisateurs pour réintégrer le calendrier officiel. L'autorisation n'a été délivrée qu'à la fin du mois d'avril et, après avoir été annoncée pour la fin du mois de juin, l'épreuve se déroulera à la mi-mai. Avec quatorze tours, soit plus de 1 000 km, ce ne sera pas une course au rabais.

Les tifosi sont en liesse. En plus de dix heures et demie de ronde, ils auront tout le temps et aussi l'occasion d'applaudir des voitures rouges. Sur les trente-huit modèles (dix-neuf Sport et dix-neuf GT) admis au départ, trente-trois sont d'origine italienne.

Limitée, donc, à cinq voitures, la représentation étrangère pourrait paraître négligeable si, excepté une ancienne Mercedes 300 SL engagée et conduite d'ailleurs par deux Italiens, sur les trois Porsche et la seule Aston Martin présentes, on ne trouvait des hommes volontiers enclins à semer la pagaille, que ce soit chez Porsche (Behra, Barth, Scarlatti, etc.) et, *last but not least*, chez Aston Martin, avec les deux ténors Moss et Brooks.

Pour Stirling, avoir su convaincre ses patrons d'engager une DBR 1 sur le tourniquet sicilien est déjà un premier exploit en soi...

Cela dit, les trois allemandes et l'anglaise peuvent s'attendre à souffrir ! En 3 litres, avec quatre 250 Testa Rossa, la Scuderia affiche complet et, en 1500, Behra, Scarlatti, Barth, susceptibles de se relayer sur la RSK et les deux RS, vont devoir se méfier des trois Osca 1500 officielles confiées à Cabianna, de Tomaso, Bordini et Colin Davis, ce Britannique très latinisé, fils de "Sammy" Davis, le vainqueur (pas sur Osca mais sur Bentley bien sûr) des Vingt-Quatre Heures du Mans 1927. Et c'est au volant d'une Osca, elle aussi officielle, qu'apparaît le jeune Lodovico Scarfiotti. En Grand Tourisme, la Porsche Carrera des deux barons (von Hanstein et Pucci, le local) est la cible préférée d'une Ferrari 250 GT, et il faudra également avoir l'œil sur la traditionnelle nuée d'Alfa Romeo GSV et de Fiat 1100 et aussi 8 V.

À relire la liste de tous ces "viennent ensuite", qui donc, à l'époque, s'était étonné de trouver, chez Alfa Romeo, les noms de C. M. Abate, S. Bettoja, P. Frescobaldi ou de s'apercevoir qu'une Lancia Aurelia allait être conduite par un maître d'école palermitain, Nino Vaccarella.

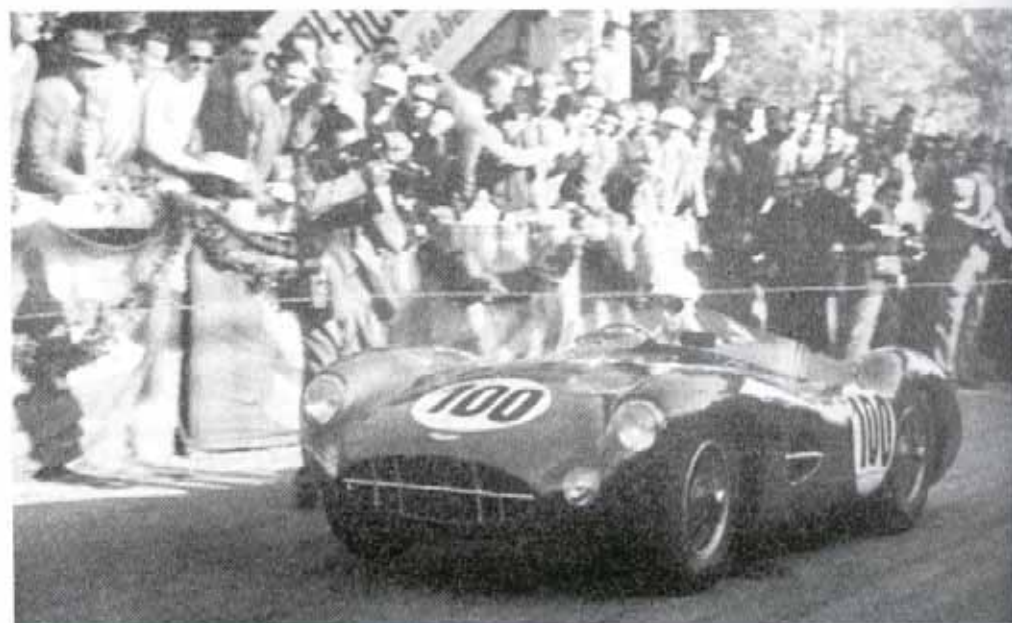
Disputés sur route libre, les essais, endeuillés par la disparition de Sergio Staphanian, un pilote des Ferrari GT, faisaient, comme toujours, office de prologue à surprises. Dans le genre, les deux pilotes d'Aston Martin se distinguaient. Brooks d'abord, en couvrant seize tours (1 150 km ?) et Moss, en emmenant avec lui sa femme Katie, mais pour deux tours seulement, sur la DBR 2 transformée en mulet.



Chez Ferrari, si les deux anciens prototypes sont toujours d'attaque, l'adoption du pont de Dion se généralise, et la n° 106 (châssis 0726) des futurs vainqueurs arbore un nouvel avant. L'ancien dessin que les autres voitures ont conservé ne convient guère à Carlo Chiti. L'ingénieur chef prétend, en effet, qu'il est préférable d'assurer la stabilité de la voiture plutôt que de croire en un hypothétique progrès apporté aux freins. Le nouvel avant très enveloppant comporte d'ailleurs deux orifices de refroidissement. Autre nouveauté : sur la voiture de Munaron-Seidel, six carburateurs Solex remplacent les six Weber habituels - il ne s'agit là que d'une expérimentation provisoire.

Tony Brooks avait eu raison de se montrer si persévérant, car, en course, il n'aurait pas l'occasion de parfaire ses connaissances du terrain. Dans son premier tour, Moss, en raclant les pierres, avait déjà concédé une demi-heure aux Ferrari, comme à ses chronos de base. Ne restait plus au vainqueur de la Targa 1955 qu'à s'en prendre à son propre record du tour. Mission doublement accomplie dans les troisième et quatrième boucles, avant que la transmission ne mette un terme définitif à l'exhibition. L'hypothèque DBR 1 ainsi levée, n'ayant plus qu'à se garder de leurs amis, Musso-Gendebian,

en tête, dès le premier tour, se montraient aussi inabornables que l'avait été le tandem Hill-Collins sur le ciment rugueux de Sebring. La chance, cette fois, avait changé, sinon de camp, du moins d'habitable. À serrer de trop près le rocher, Phil Hill avait abimé deux jantes, et comme les TR n'emportent qu'une seule roue de secours, le retour sur trois roues s'était éternisé. Quant à la TR de Hawthorn, toujours saine, bien que défigurée à l'avant droit par une touchette de von Trips en début d'épreuve, elle ne pouvait logiquement résorber son retard initial. Toutes ces péripéties expliquaient peut-être les



Après ses exploits aux essais - 59'15" avec une... Fiat 1100 de location, 46'26" avec M<sup>me</sup> et la DBR 2 puis, et toujours dans le trafic, 46'14", au volant de la DBR 1 -, Moss pensait bien avoir convaincu John Wyer et Reg Parnell de l'utilité du déplacement sicilien. Après 20 km de course, une maudite pierre - roue crevée à changer sur place puis gros ennuis du bas moteur - contrariait la démonstration non sans que, en 42'19"6 puis 42'17"5 (102,063 km/h), Stirling Moss n'ait pris le temps d'effacer son propre record (43'07") datant de 1955 avec la Mercedes 300 SLR.



*Parcours sans faute mais pas sans émotion pour Gendebien et Musso, ici au volant. À la fin du onzième tour, l'Italien s'était retrouvé avec une pédale de frein au plancher. Stoppée à son stand, par la poigne énergique des mécaniciens, la TR (il ne s'agissait que d'une fuite de liquide) reprenait sa marche en avant sans que personne n'ait eu le temps de profiter de l'incident.*

lacunes de l'organisation Ferrari en matière de communication ? Sur un tracé aussi long, tout retard ou imprécision dans le classement et les écarts ont toujours pris des proportions forcément gênantes pour tout pilote livré à ses propres appréciations. On s'en apercevait dans les deux derniers tours quand, apparemment convaincus de sauver leur deuxième place, Hawthorn-von Trips s'inclinaient de moins d'une minute devant la Porsche de Behra-Scarlati. Autre déception pour la Scuderia : le moteur de la TR de Munaron-Seidel avait capitulé à 5 km de l'arrivée... ce dont Collins-Hill profitaient pour figurer au quatrième rang, loin devant l'Osca 1500 de Giulio Cabianca.

*Visiblement, Jean Behra le Méridional a rapidement été adopté par toute l'équipe Porsche.*

*À commencer, bien sûr, par H. von Hanstein, manager-cameraman (à gauche), mais aussi par les mécaniciens et par l'ingénieur Wilhelm Hild penché affectueusement sur son poulain nicols. Surpris, en début de course, par la vélocité des Osca de Davis et Cabianca, le Français intercalait à mi-parcours son Spider au beau milieu des Ferrari officielles. À l'heure des ravitaillements, il parvenait même à se hisser au deuxième rang. Si, ensuite, Scarlati, son équipier, cédait à la pression de Hawthorn, rien n'était perdu pour la Porsche qui profitait autant de la forme de son pilote que des incertitudes du même Hawthorn quant à sa position. Sur la ligne d'arrivée, le Spider concédant 5'39" à Musso-Gendebien, laissait les deux autres Ferrari à 51"4 et 26'23". Autre satisfaction pour Stuttgart, la Carrera de Hanstein-Pucci, première en GT, terminait derrière l'Osca de Cabianca-Bordoni, mais devant la meilleure Ferrari 2 litres, la TRC que Gastano Starraba partageait avec Franco Cortese, ci-devant vainqueur de la Targa Florio 1951.*

# 42 TARCA FLORIO

11 MAGGIO 1958



## La Targa Florio, le 11 mai

Circuit 72,00 km - Départ : 38 - Classés : 15

- 1\* Ferrari 250 TR (L. Musso-D. Gendebien) (Sport 3000)  
14 tours = 1 008,00 km en 10 h 37'58"1 =  
94,801 km/h
- 2\* Porsche 718 RSK (J. Behra-G. Scarlati) (Sport 1500)
- 3\* Ferrari 250 TR (W. von Trips-M. Hawthorn)
- 4\* Ferrari 250 TR (P. Collins-P. Hill)
- 5\* Osca MT 4 (G. Cabianca-F. Bordoni)
- 6\* Porsche 356 A, Carrera (H. von Hanstein-A. Pucci)  
IGT 1800)
- 7\* Ferrari 500 TR (G. Starraba-F. Cortese) (Sport 2000)
- 8\* Alfa Romeo GSV (N. Todoro-E. Dagnino) IGT 1300)
- 9\* Alfa Romeo GSV (C. M. Abate-G. Balzarini)
- 10\* Ferrari 500 TRC (B. Cammerota-D. Trombana)
- 11\* Fiat 1100 IA, Di Salvo-D. Minecci (Sport 1100)
- 13\* Fiat 8 V (R. Montalbano-G. Bologna) IGT 2000 (ou 2800?)

### Meilleur temps aux essais

Non communiqué.

### Meilleur temps en course

S. Moss (Aston Martin DBR 1) : 42'17"5 = 102,148 km/h