



ENDURANCE

50 ans d'histoire 1953-1963

Christian Moity



Volume **1**

1959 | **Targa Florio (2^e manche)**
Porsche en nombre
et... en tête

La Targa est orpheline. Le 6 janvier, Vincenzo Florio est mort, bien loin de son île, à Épernay. Il avait 75 ans et, selon la formule, "la course continue"... La famille du créateur et les autorités sportives ont déjà repris le flambeau. Cette quarante-troisième Targa se disputera sous ses normes habituelles (quatorze tours), et les premiers départs seront donnés par un des neveux du défunt, dès 5 heures du matin.

Force est de constater que le désir de voir se poursuivre la grande et vénérable classique sicilienne n'a pas soulevé trop d'enthousiasme au plus haut niveau. Tout à la préparation des Vingt-Quatre Heures du Mans, Aston Martin n'a pas voulu renouveler l'inutile opération Sebring. La représentation britannique se résume en un seul engagement, celui d'une modeste Austin Healey Sprite, que conduiront ces confrères et néanmoins amis Tom Wisdom et Bernard Cahier.

En Sport de grosses cylindrées, les privés se sont sagement abstenus. Les trois Testa Rossa usine sont seules, encore que flanquées de deux 500 TRC, de deux 250 GT et de la Dino 196 S de la Scuderia Sant' Ambroeus, voiture chaperonnée par Maranello. C'est également cette Scuderia qui a engagé les deux meilleures



Grâce à Mercedes (1922, 1924 et 1955) et Porsche (1956), la construction allemande s'était déjà imposée en Sicile. Mais il fallait remonter à Christian Werner (1924) pour retrouver sur le podium un pilote d'outre-Rhin. Avec Eddie Barth, ici au volant de son spider RSK 1500 et Wolfgang Seidel, vainqueur devant Mahle-Straehle-Linge, c'est aujourd'hui un triomphe, deux fois 100 % made in Germany. Penché sur Maglioli (spider 1600 n° 136), on reconnaît l'ingénieur W. Hild puis la RSK de Bonnier-von Trips et la Carrera n° 96 de Straehle-Mahle-Linge.

Oscà, la 1500 de Luaidi Scarfiotti et une 750 S pour Rigamonti-Anna Maria Peduzzi. De France, deux DB GT, avec Laureau-Jaeger et Hanrioud-Beniatt, vont tenter l'aventure et, émergeant d'un lot toujours fourni d'Alfa

Romeo, on relève la présence de la Giulietta Zagato du tandem Rosinski-Bobrowski. Nos compatriotes auront fort à faire, surtout face à l'Alfa Romeo que le sorcier Virgilio Conrero a préparée pour Colin Davis.

Pour ses débuts en Championnat mondial, la Dino V6-196 SP n'était pas plus heureuse que ses aînées Testa Rossa. En début de course, Cabianca avait bien réussi à maîtriser un début d'incendie, la voiture semblait avoir retrouvé son punch, mais la boîte se bloquait... Venus aux nouvelles, les deux mécaniciens ne pouvaient plus que compter sur l'autorité d'un carabinier pour monter la garde. Précaution utile et nécessaire, les tifosi siciliani se montrant souvent de hardis collectionneurs... et quand, en plus, la voiture est rouge...



Chronique d'une défaite illustrée...



Tout avait, à la fois, mal et bien commencé pour l'équipe Ferrari. Transmission cassée, Olivier Gendebien (TR n° 152) se retirait à la fin du premier tour. Mais avec Dan Gurney (n° 154) et Jean Behra (n° 150), les deux autres Testa Rossa – huit secondes d'écart après les 72 premiers kilomètres – occupaient les deux premières places, devant les Porsche 1600 de Maglioli-Herrmann et Bonnier-von Trips. Gurney qui disposait d'un moteur à gros carburateur, échappements modifiés, affichant 330 ch, ne profitait pas longtemps de son surcroît de puissance. L'Américain qui découvrait la Sicile s'inclinait devant Behra, lequel était débordé d'une poignée de secondes par Bonnier-von Trips, nouveaux et presque inamovibles leaders. L'ordre du trio de tête ne variait pas au terme du troisième tour, mais le passage suivant sonnait le glas pour les italiennes. Transmission touchée, Gurney arrivait au ralenti, à peu près dans le même temps, si l'on peut dire, où Behra, attaqué par les deux meilleures Porsche, partait en glissade, touchait une bordure et se retournait. Assez miraculeusement épargné et bien aidé par des mains secourables, l'indomptable Nicolois parvenait à ramener au stand une voiture chiffonnée, mais encore capable a priori de rouler. Après réparations sommaires, Tony Brooks, assez dubitatif, repartait pour, finalement, toucher, à son tour, un rocher. Direction cassée, la dernière TR et la Dino avaient rendu l'âme.

À huit tours de l'arrivée, avec six Porsche roulant en file indienne, la course était jouée, même si Maglioli-Herrmann, alors deuxième, capitulait (moteur) et si, à 23 km du poteau d'arrivée, von Trips-Bonnier (rupture de suspension arrière) voyaient disparaître l'espoir d'un triomphe amplement mérité. Barth-Seidel leur succédaient, et derrière les quatre Porsche rescapées venaient (enfin) treize voitures italiennes emmenées par la Maserati 2 litres de Boffa-Drogo et par l'époustouflante Giulietta Conrero de Davis-Sepe. Malgré une commande d'accélérateur capricieuse, la Healey Sprite des "journaloux" touchait au but, et c'est l'Alfa Romeo de Rosinski-Bobrowski qui complétait la liste des vingt et une voitures classées.

Plus monolithique encore, et toujours plus menaçante, apparaît la représentation Porsche, forte de cinq spiders et de deux Carrera GT, avec, en pointe, les RSK 1600 de Bonnier-von Trips, Maglioli-Herrmann et la 1500 de Barth-Seidel. En GT, von Hanstein, qui retrouve son bon ami l'aristocrate sicilien Antonio Pucci, pourra également s'appuyer sur ses compatriotes Mahle-Straehle-Linge, un équipage qui veut tenir la gageure de conduire deux voitures, une RS et la GT... En classe 2 litres – mais est-ce bien leur seul objectif? –, les Porsche 1600 devront surveiller les deux Maserati A 6, voitures anciennes certes, mais toujours à l'aise sur ce parcours et bien conduites par Boffa-Drogo et Vaccarella-Allota, propriétaire de l'auto.

À la demande des pilotes et managers, les organisateurs ont bien tenté d'instaurer le vendredi une séance d'essais sur route fermée ou gardée mais, sur un tour de 72 km, la promesse se révélera bien difficile à tenir. Signe prémonitoire: ces entraînements seront surtout marqués par les ennuis rencontrés par les Ferrari. Allison a tapé un muret et Hill a cassé

un moteur. Pas de remue-ménage, pourtant, dans les équipes durant ces entraînements. Tony Brooks, frustré ici de volant en 1958, semble avoir pris goût aux difficultés naturelles du tracé, mais H. von Hanstein, comme toujours à la fois pilote et manager, a dû abandonner définitivement son projet "d'arme secrète". Sollicité trop tard, Moss n'a pu se libérer.

Que M. le Baron se rassure, son effectif habituel lui suffira pour voir ses voitures s'offrir treize tours sur quatorze en tête, occuper les quatre premières places et faire de la marque allemande le nouveau leader du Championnat mondial. Cette réussite propre à faire oublier les défaillances des deux RSK les plus rapides – Maglioli-Herrmann d'abord, puis Bonnier-von Trips encore leaders en vue de l'arrivée – n'a eu d'équivalent a contrario que dans la désastreuse sortie des Ferrari officielles, toutes disparues, Dino comprise, à peu près au tiers de l'épreuve. Pour la première fois depuis les Vingt-Quatre Heures du Mans 1955, la marque italienne va s'en retourner à la casa sans y rapporter le moindre petit point!

La Targa Florio, le 24 mai

Circuit. 72,00 km – Départ: 52 – Classés: 21

- 1° Porsche 718 RSK (E. Barth-W. Seidel) (Sport 1500)
14 tours = 1 008,00 km en 11 h 02'21"8 = 91,309 km/h
- 2° Porsche 550 RSK (E. Mahle-P. E. Straehle-H. Linge)
- 3° Porsche 356 A Carrera (H. von Hanstein-A. Pucci) (GT 2600)
- 4° Porsche 356 A Carrera (E. Mahle-P. E. Straehle-H. Linge)
- 5° Maserati A 6 G IM. Boffa-P. Drogo (Sport 2000)
- 6° Alfa Romeo 8CV (D. Sepe-G. Davis-M. Sinino) (GT 1300)
- 7° Opla 1100 S (U. Bee-L. Mantovani) (Sport 1100)
- 8° Ferrari 500 TRC (M. Cammarota-G. Tramontrani)
- 9° Ferrari 250 GT LWB (S. La Pro-F. Siniscalchi) (Sport 2600)
- 10° Maserati A 6 GCS (N. Vaccarella-G. Allota)
- 14° Fiat Abarth 750 Zagato (E. Carini-E. Prinoth) (GT 750)
- 17° Opla 750 S (S. Leonardi-A. Tinazzi) (Sport 750)

Meilleur temps aux essais

U. Maglioli (Porsche 718 RSK) - 45'51"0 = 94,220 km/h

Meilleur temps en course

-J. Bonnier (Porsche 718 RSK) - 43'11"6 = 100,015 km/h