



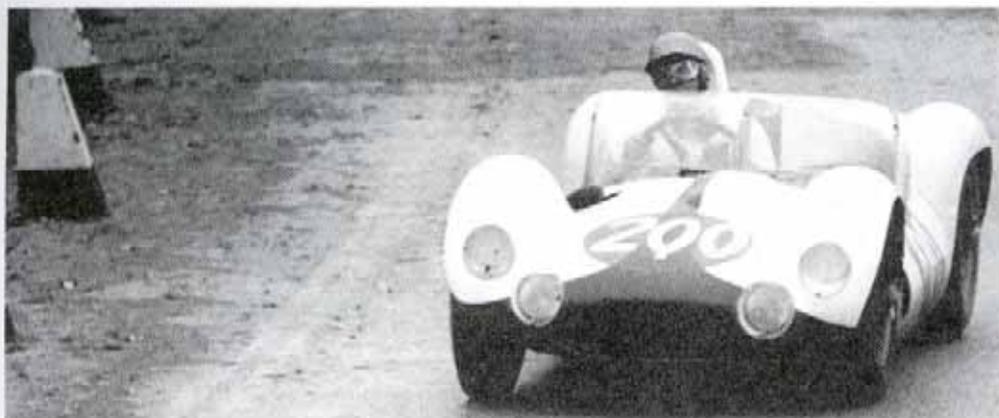
# ENDURANCE

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

Christian Moity



Volume **1**



*Quels que soient les talents et la parfaite connaissance des lieux de ses pilotes, en n'alignant qu'une seule voiture sur un tracé aussi "piégeux", l'écurie Camoradi semblait faire confiance au hasard. Son choix, longtemps, parut le bon. Malgré un début de grippe, Maglioli, après avoir distancé les Ferrari et résisté de son mieux à la tornade Bonnier, n'allait faire bientôt qu'une bouchée de Hans Herrmann. À la mi-course, Umberto avait non seulement résorbé son retard, mais distancé de 1'21" la meilleure Porsche. Quand, relayant son compatriote, Vaccarella reprit le volant de la Maserati et que le démarreur parut incapable de relancer le moteur, toute la Sicile retint son souffle. Des mains secourables réglèrent vite ce petit problème devant des gens de Porsche criant au scandale, qui même envisagèrent de poser réclamation. Impassible, Nino, d'entrée, avait trouvé le bon rythme et, à quelques secondes près, maintenu son avance. Aussi rapide, sinon plus, que Maglioli, il avait porté son avantage à plus de 3' quand, dans le troisième tour, réservoir de carburant crevé (ou descellé) par une pierre, la Maserati s'arrêtait. Des spectateurs ravitaillaient le pilote sans pouvoir empêcher le moteur de désamorcer. À la sortie d'une épingle, sans chevaux sous le pied, Vaccarella échouait sur le talus.*

*Redevenu simple pilote et non plus, comme en Floride, concurrent occasionnel, Joachim Bonnier fut le grand homme du jour. Avec un premier tour, départ arrêté et handicap d'une route glissante, bouclé en quarante-cinq minutes quarante-neuf secondes, le Suédois, laissant Maglioli à trente-trois secondes, avait déjà semé le doute chez ses rivaux les plus directs. Durant les quatre tours du premier relais, la RS 60 (n° 184) augmentait régulièrement son avantage, chiffré à deux minutes quarante-quatre secondes quand Hans Herrmann en reprenait le volant. Moins rapide que son équipier, Herrmann voyait bientôt son bonus fondre sous les assauts de la Maserati T 61. Au terme du septième tour, Bonnier reprenait le combat, mais notre ex-leader se trouvait alors à plus de trois minutes de la Maserati. Sur une route redevenue sèche, la contre-attaque du Suédois, authentifiée par un nouveau meilleur tour, ménageait un suspense, ruiné peu après par les ennuis de la Maserati. C'est finalement avec une avance de six minutes trois secondes sur la Ferrari 246 (?) de von Trips-R Hill et de huit minutes trente-huit secondes sur la Porsche sœur de Gendebien-Herrmann, que la 1600 offrait à Porsche, non seulement une troisième victoire sicilienne, mais propulsait la marque de Stuttgart en tête du Championnat avec vingt points contre dix-huit à Ferrari.*

*On conçoit que MM. Bonnier, Herrmann, Gendebien (réunis ici, de gauche à droite) paraissent satisfaits. Outre sa victoire, Bonnier, sur un tour bouclé à 101,807 km/h, avait approché de huit secondes et cinq dixièmes le temps record établi en 1958 par l'Aston Martin DBR-1, une 3-litres donc, conduite, qui plus est, par Stirling Moss! Quant à Hans Herrmann, en ce dimanche 8 mai, il figurait, tout à la fois, à la première place avec le Suédois et à la troisième avec Gendebien!*



## 1961 Targa Florio (3<sup>e</sup> manche) Porsche sur sa lancée...

Pour des questions d'organisation, compréhensibles, Vincenzo Palladino, qui a repris le flambeau de son oncle Vincenzo Florio, a estimé que les quatorze tours, exigés jadis, ne sont plus de mise. Il parviendra à convaincre la CSI, bien que les épreuves du Championnat mondial doivent légalement se disputer sur une distance minimale de 1 000 km. Eu égard aux difficultés naturelles du parcours, cette quarante-quatrième Targa s'en tiendra à dix tours, soit 720 km. Au temps – ne parlons que de celui des meilleurs –, cette distance correspond à sept heures trente de conduite, soit l'équivalent, en durée, des 1 000 km du Nurburgring. Elle est, toutefois, très nettement plus longue que les 1 000 km de Buenos Aires, bouclés, trois mois plus tôt, en un peu plus de six heures.

Porsche, qui retrouve là le terrain idéal pour ses spiders, opère, cette fois, à visage franchement découvert. H. von Hanstein, pour cinq pilotes, dispose de trois RS 60, deux à moteur 1630 (Bonnier-Herrmann et Gendebien-Herrmann) et



Dans le camp Ferrari, les émotions connues aux essais – le "mulet" et une V12 (la bonne) "out" – recommençaient dès le premier tour. avec cette touchette de von Trips au volant de la Dino 246. Rien de bien tragique, mais le temps de redresser l'aile avant droite et de changer le pneu, et la n° 194 se retrouvait en sixième position. Wolfgang réagissait, débordait son équipier Mairesse et, avec l'aide de Phil Hill, se retrouvait à mi-course en quatrième position, prêt à fondre sur la Porsche de Gendebien. Quand Herrmann, qui n'avait pas eu le temps de souffler, relayait son nouvel équipier Olivier, la Ferrari borgne s'installait à la troisième place. L'abandon de la Maserati allait lui permettre de gagner encore un rang mais, cette fois, c'en était terminé des espoirs de progression. Même s'il était le plus rapide de tous les ferraristes, von Trips ne pouvait rien contre un Bonnier parti à l'assaut du record du tour.

Sur l'autre Dino, Mairesse-Scarfiotti, recevant l'aide de Giulio Cabianca, n'avaient pu déloger l'autre Porsche 1600 (Gendebien-Herrmann), mais distancaient assez nettement la 1500 de Barth-G. Hill, contrariés, en fin de parcours, par des ratés d'allumage. Plus heureux que Ginther qui, débutant en Sicile, avait sorti l'unique V12 TR, les frères Rodriguez, malgré deux tonnes complètes et autres contacts plus ou moins anodins, réussissaient à classer leur 196 S toute chiffonnée, en septième position – à plus de six minutes tout de même de Linge-Straehele, sur la Porsche Carrera Abarth débutante.

Sur les dix voitures classées, on trouvait cinq Porsche et cinq Ferrari. L'Osca 850 venait ensuite, remarquablement conduite par Castellini, associé à M<sup>re</sup> Ada Pace.

Autre exploit non récompensé : le début de course de la Cooper Maserati, venue avec Davis se mêler aux Ferrari, avant d'être contrainte de se retirer sur fuite du réservoir d'huile. Décidément, les pierres siciliennes, ce jour-là, n'étaient pas tendres pour les francs-tireurs (Cooper et aussi Maserati) solitaires !

une RS 60-1580 pour Barth-G. Hill. Plusieurs Carrera officient en GT, avec Pucci-von Hanstein et aussi Todaro-Casner, alors que Linge-Straehele, annoncés sur deux voitures, auront surtout la responsabilité de faire débiter la première Carrera Abarth.

Dans le camp Italien, si l'on s'en tient aux seules Sport, le rapport des forces constaté à Sebring est ici inversé. Une unique T 61 Camoradi est en piste, mais elle s'annonce menaçante car confiée à Umberto Maglioli. L'ex-double vainqueur de l'épreuve sicilienne est secondé par le local Vaccarella, l'homme qui, dit-on, pourrait, sans toucher ni sortir, couvrir les yeux bandés les 72 km du tracé !

Outre la menace Porsche, les ambitions de la Scuderia Ferrari paraissent évidentes. Deux camions sont arrivés de Maranello avec, chacun, trois voitures !

Certes, une très ancienne et toujours très instable Monza ne doit servir qu'aux entraînements – elle souffrira beaucoup, la pauvre, avant que Ginther ne l'aplatisse contre le rocher... –, mais les cinq autres sont toutes très régulièrement engagées et toutes sont... différentes. À la V12 classique (0772) à pont de Dion, s'ajoute la 0780 essayée au Mans, voiture allégée, à suspension arrière indépendante. Et, en plus de la 196 S des frères Rodriguez, les deux Dino V6 n'ont de commun que l'apparence. Il y a là la 0778 classique et la 0784, elle aussi à suspension arrière libérée. Autre incertitude concernant ces deux 246 : il se pourrait bien que l'indépendante soit équipée d'un V6 monté à 2,7 litres et 250 ch. Comme on a toujours eu le goût du secret à la Scuderia, les affectations des équipages tarderont à être révélées, mais, en plus de ses hésitations ou des ordres éma-

nant directement de son auguste patron, R. Tavoni devra compter avec les surprises toujours possibles lors des essais, même limités à une unique séance...

Effectivement, au matin du départ, manquera (sortie par Allison) la V12 la plus récente que l'Anglais devait partager avec Phil Hill. Finalement, Allison ira rejoindre Ginther sur l'ancienne et seule V12 toujours valide, Mairesse et Frère (mais là encore il y aura quelques remaniements en cours d'épreuve) disposeront de la vraie 246 et P. Hill retrouvera von Trips sur la 2,4-litres ou 2,7-litres améliorée. Malgré quelques émotions, Pedro et Ricardo Rodriguez n'ont pas été concernés par ces transferts de dernière heure. Sur les soixante-neuf partants, les meilleurs devront garder un œil sur la Cooper Monaco à moteur Maserati de Colin Davis, autre habitué des lieux, ainsi que sur la T 60, donc 2 litres, du maître "ès escalades" Odoardo Govoni. Sur les trente-huit GT recensées, hors le lot habituel des Porsche Carrera, Alfa Romeo Giulietta, Fiat 8 V, Ferrari ne pourra compter que sur la 250 GT – châssis long – de Luaidi-Scarfiotti. Les trois berlinettes châssis court ne seront, on le sait maintenant, homologuées qu'à la mi-juin, une semaine avant les Vingt-Quatre Heures du Mans.

Ne quittons pas les GT sans mentionner l'unique présence française avec la DB "Camionette" de Laureau-Cahier. Présence méritoire (la voiture est sortie aux essais), mais finalement récompensée par la seizième place absolue, par une victoire de classe, le tout à 80 km/h, une moyenne horaire – nous souffle l'ami Cahier – équivalente, à quelques décimales près, à celle de la Lancia D 20-3 litres victorieuse de la Targa Florio 1953, avec Umberto Maglioli.

## La Targa Florio, le 8 mai

Circuit 72,00 km - Départ : 69 - Classés : 37

- 1<sup>o</sup> Porsche RS 60 (J. Bonnier-H. Herrmann) (Sport 2000)  
les 10 Tours = 720.000 km en 7 h 33'08"2 = 95.335 km/h
- 2<sup>o</sup> Ferrari Dino 246 S (W. von Trips-P. Hill) (Sport 3000)
- 3<sup>o</sup> Porsche RS 60 (G. Gendebien-H. Herrmann)
- 4<sup>o</sup> Ferrari Dino 246 S (W. Mairesse-L. Scarfiotti-G. Cabianca)
- 5<sup>o</sup> Porsche RS 60 (E. Barth-G. Hill) (Sport 1600)
- 6<sup>o</sup> Porsche Carrera Abarth GTL (P. E. Straehele-H. Linge) (GT 2500)
- 7<sup>o</sup> Ferrari Dino 196 S (P. et R. Rodriguez)
- 8<sup>o</sup> Porsche Carrera (P. E. Straehele-D. Lissmann-H. Linge)
- 9<sup>o</sup> Ferrari 250 GT LWB (E. Luaidi-G. Scarfiotti) (GT +2500)
- 10<sup>o</sup> Porsche RS 60 (E. Barth-G. Hill) (Sport 1600)
- 11<sup>o</sup> Osca 1100 S (A. Pace-G. Castellini) (Sport 1150)
- 13<sup>o</sup> Alfa Romeo G. SS (V. Riolo-A. Federici) (GT 1300)
- 16<sup>o</sup> DB Panhard HDR S (G. Laureau-B. Cahier) (GT - 1150)
- 35<sup>o</sup> Fiat Abarth 750 S (F. Soldano-G. Ramirez) (Sport 850)

### Meilleur temps aux essais

J. Bonnier (Porsche RS 60) : 42'26"0 = 101,807 km/h

### Meilleur temps en course

J. Bonnier (Porsche RS 60) : 43'11"6 = 101,013 km/h