

# AUTOMOBILES

CLASSIQUES



Cobra hier et demain • Une Mercedes championne du monde •  
Une collection en Australie • L'Alfa Romeo oubliée •

## Targa Florio Storica

Pour fêter le quatre-vingtième anniversaire de la première course, disputée en 1906, l'Automobile Club de Palerme organisait, le 12 octobre dernier, la Targa Florio Storica. Il ne s'agissait pas d'une concentration de voitures d'époque mais bien d'une véritable course, comme autrefois.

Le vainqueur serait celui qui, sur les 72 kilomètres du petit circuit des Madonies parcourus trois fois, réaliserait le meilleur temps. Les routes étaient évidemment interdites à la circulation, mais la traversée des villages aux noms fameux et chantants de Cerda, Campofelice, Collesano, était neutralisée.



Notre reporter à l'ouvrage dans l'un des 898 virages.

Les voitures admises étaient celles construites de 1930 à 1973. Tous les concurrents s'étaient entraînés sérieusement en reconnaissant



Restaurées pour un jour, les tribunes de Cerda revivent sous le soleil.

plusieurs fois le parcours et, pour certains, en apprenant par cœur la trajectoire de tous les virages (il y en a 898 par tour). Certains, moins sûrs de leur mémoire, avaient peint

vieilles inscriptions à demi effacées par quinze ou vingt ans de soleil et d'orages siciliens. Le nom qui revient le plus souvent est celui de Vaccarella. Il habite Palerme, il a remporté trois fois la Targa Florio, il est le héros du pays. On ne compte plus les « Viva Nino », « Nini W ». Sur une vieille maison, on peut encore deviner cette hermétique équation : « Ludovico + Nino + P4 = V » que les initiés traduiront ; « Ludovico Scarfiotti + Nino Vaccarella + Ferrari P4 = Victoire ». Elle date de 1967. Mais cette année-là, ni Scarfiotti, ni Vaccarella, ni Ferrari ne gagnèrent, comme l'explique l'intéressé lui-même : « Les freins de la Ferrari étaient devenus de plus

en plus mauvais et dans le village de Campofelice, la roue avant droite se bloqua. La P4 alla taper sèchement contre les escaliers d'une maison. C'était fini. L'année suivante, mes supporters avaient écrit en gros sur les escaliers : « Nino, attention à la marche ». »

Le prince Starrabba raconte à son tour : « Dans la descente sur Collesano, il y a une série de virages rapides et le dernier, masqué, exige un freinage



appuyé. Depuis des années, il y avait à l'entrée de ce virage un vieux paralytique dans son fauteuil d'infirmes pour qui tous ces jeunes gens en fureur étaient la distraction de l'année. Tout le monde le connaissait et, pour tous, ce virage était devenu « la curva del paralitico ». En 1971, Brian Redman qui venait de prendre le volant de la Porsche 908 s'engage dans la descente et, ne voyant pas le vieil infirme, ne freine pas... La voiture sort de la route, prend feu et Redman est sévèrement brûlé. Le « paralitico » ne pouvait pas être à son poste... il était mort dans la nuit. »



Testa Rossa 59 : l'une des rares Ferrari ne figurant pas au palmarès de la course sicilienne.

matin, la foule passionnée en avait pris possession. Un spectacle en soi.

Dans le parc fermé, derrière, on restait saisi devant la kolossale organisation de l'usine Porsche. Elle offrait un raccourci de l'histoire de la Targa Florio. En effet, sous la responsabilité de l'ingénieur Bott

douzième victoire lui échapper. Enfin, il y avait aussi la voiture-sœur des excellents Schuster/Brunn pour prêter main-forte à ces seigneurs. C'était la 908 qui s'était échappée dans la « curva del paralitico »...

L'opposition n'était pas aussi bien armée, les Dino 206 SP, les Abarth, la Cobra ne résistèrent pas au mauvais revêtement des tortueuses routes siciliennes. Les Alfa Romeo, les Maserati, manquaient de puissance. La course se disputa finalement entre les Porsche, deux très agiles et rapides Lotus 23 et les Ferrari GTO. On retiendra le duel opposant celle de Violati à celle de Obrist et Vaccarella. Le Romain

réussit une double gageure : celle de connaître le parcours aussi bien que le Sicilien et celle... d'aller plus vite que lui !



Abarth 1000 SP et tifosi.

Finalement, au terme d'une journée splendide, Brian Redman, seize ans après sa victoire sur une même Porsche 908 — en compagnie de Siffert —, remportait la Targa Florio Storica.

**Maurice Sauzay**



Porsche 908-03 d'usine et nouvelle victoire pour Brian Redman.

Mais revenons à 1986. Les tribunes et les stands de Cerda avaient été entièrement restaurés et repeints de blanc éclatant pour cette course anniversaire. Ils avaient fière allure avec leurs drapeaux multicolores qui flottaient dans un soleil estival. Dès 7 heures du

lui-même (le père de la 959), deux semi-remorques avaient amené de Stuttgart une 908/3 pour Redman/Herman, une 904-6 pour Rohrl/Glemser et une 718 RS pour Linge/Maglioli ! L'usine Porsche ne semblait pas décidée à laisser une



Une intéressante Talbot T150C (1936) pour évoquer l'avant-guerre