

C'est lors d'un diner fêtant les bonnes performances réalisées aux 1 000 km du Nürburgring que, en présence de Ferry Porsche, Umberto Maglioli, l'un des héros du jour, se sachant soutenu par von Hanstein, avait très poliment suggéré à son nouveau grand patron l'idée de courir la Targa. "Je connais assez bien le parcours et maintenant que j'ai découvert les qualités du spider 550 A, je pense sérieusement que cette course et cette auto sont vraiment faites l'une pour l'autre." Ferry Porsche donna le feu vert, tout en soulignant les nécessités de se montrer modestes et surtout économes ! Avec une seule voiture, Maglioli, von Hanstein, un fourgon et deux mécaniciens, les premiers vœux de Porsche ont été exaucés. Le reste ? Maglioli en fit superbement son affaire... En tête dès le deuxième tour, ne s'arrêtant qu'une seule fois pour ravitailler, le spider, hâtivement peint en blanc et discrètement décoré du drapeau italien, se révéla inaccessible, même pour l'obstiné Cabianca et sa 1500 Osca. À l'arrivée, avant de connaître leurs turpitudes administratives, Cabianca et Villoresi avaient tout de même concédé plus de douze minutes à la Porsche débutante.

talents sur celui des vedettes venues du continent. Le fait est, malgré réserves et chicanes, que le plateau 1956 "se tient" ! Si une 290 MM, accidentée aux essais, a déclaré forfait, Enzo Ferrari a fait l'effort d'envoyer deux 860 Monza pour Castellotti-Collins et Gendebien-Herrmann. Officiellement, Maserati n'est représentée que par Piero Taruffi (le vainqueur 1954), mais le Trident s'appuie aussi sur quelques 3-litres, dont celle de Bordoni, autant que sur les agiles 2-litres.

Épreuves majeures

Hors Championnat

qu'écartées, provisoirement, du Championnat mondial, on comprendra que la Targa et les Vingt-Quatre Heures du Mans, par ancienneté, leur importance et leur notoriété, ne pouvaient être ravalées au niveau des épreuves annexes, simplement énumérées, jusqu'au fil des années.

Targa Florio: Porsche All 1

Écartée, on l'a dit, du Championnat mondial, suite aux différends CSI/V Florio, malgré une fâcheuse concurrence de dates avec les 1 000 km de Paris, la Targa conserve son pouvoir d'attraction. Pour les meilleurs, une victoire sur le très mythique circuit sicilien enrichit toujours un palmarès. Pour les autres, principalement les sportifs locaux, avec le Tour de Sicile, c'est là l'occasion idéale d'étalonner leurs

une mauvaise interprétation des textes officiels qui, finalement, ruinait l'effort de Cabianca et de la MT 4 1500 Osca. Les commissaires s'étaient aperçus, en cours d'épreuve, que, bien qu'appartenant à la même écurie, "Gigi" Villoresi, dont la 750 avait été éliminée par un chien, n'avait pas légalement le droit de relayer son collègue Giulio. Fort dépité, Cabianca décida tout de même de terminer les dix tours de l'épreuve. N'est-ce pas encore plus beau quand c'est inutile ?



Si Castellotti, qui se rend ici au départ, avait pu distancer tout le monde durant son premier tour, la 860 M capitulait bientôt, transmission rompue. De ce brillant sprint écourté ne restait que le meilleur temps du jour, performance réalisée, départ arrêté, en 44'54", exploit à rapprocher des 43'07" obtenues huit mois plus tôt par la 300 SLR de Moss.

Osca annonce Cabianca sur une 1500 et Villoresi sur une 750. Nouvelle attraction: les débuts d'une Porsche ne sont pas sans intriguer les observateurs. L'allemande, certes, est seule, mais avec Maglioli (vainqueur, lui, de l'édition 1953) à son volant, tout peut toujours arriver, même si, logiquement, on ne voit dans cette apparition qu'une simple reconnaissance.



Pour la Scuderia, décidément, ce n'était pas le bon jour. Castellotti "out" tous les espoirs se reportaient sur l'autre 860 M, une voiture qu'Olivier Gendebien avait assez sérieusement défigurée en début de course. Comme souvent, les mécaniciens réussissaient des miracles. Quoique très attardée, la Monza repartait à l'assaut, mais dans son sixième tour, Hans Herrmann sortait durement l'éclapée. L'indestructible 860 parvenait quand même à terminer, et même à s'offrir un petit podium après la disqualification de Cabianca.

Les querelles relatives à la distance se sont enfin achevées par un compromis, à quelques jours du départ. Les Sport et GT couvriront dix tours, les Tourisme et autres spéciales huit seu-

lement. La révélation tardive de cet accord aura son influence. Certains pilotes - Taruffi, Cabianca, Maglioli notamment -, d'abord persuadés qu'on s'en tiendrait à huit tours

(576 km), ont décidé de courir seuls. Mais l'annonce d'un programme porté à dix tours (720 km), tous n'ont pas pensé (ou pris le temps) à inscrire le nom d'un équipier éventuel sur la "feuille de match". Ainsi, chez Porsche prévu pour venir en aide, éventuellement, à Maglioli, von Hanstein devra se contenter, car non déclaré, de son rôle de team manager. Chez Osca, on ne sait plus très bien qui, de Villoresi ou de Scorbati, est ou sera autorisé à relayer officiellement Cabianca! Dix tours ou huit, pas de problèmes, en revanche, pour Taruffi qui se sait ou se sent assez costaud pour tenir seul, de bout en bout. Avec Maglioli et Cabianca, nos trois hommes seront d'ailleurs les trois héros de cette tumultueuse édition, même si, pour beau coup, l'étonnante tenue de la petite Porsche blanche a bien été la véritable révélation du jour.

La Targa Florio, le 10 juin

- 1* Porsche 550 A (U. Maglioli) (Sport 1500)
les 10 tours en 7 h 54'52"6 = 90,770 k/h
- 2* Maserati 300 S (P. Taruffi) (Sport + 2000)
- 3* Ferrari 860 M (O. Gendebien-H. Herrmann)
- 4* Maserati A 6 GCS (G. Scarlatti) (Sport - 2000)
- 5* Maserati 300 S (F. Bordini - P. Carini)
- 6* Maserati 300 S (Pottino - Ravetto)
- 7* Mercedes 300 SL (A. Zampieri) (GT)
- 8* Maserati A6 GCS (A. Predieri)
- 9* Maserati 300 SL (G. Munno-G. Castellotti)
- 10* Fiat 8 V (F. Arzuffo-Alterio)

Meilleur temps en course

E. Castellotti (Ferrari 860 Monza): 44'54" = 96,213 km/h



Malgré un départ catastrophique, Taruffi et sa Maserati 300 S entamaient une très spectaculaire partie de "saute-voitures". Profitant aussi des malheurs accablant les Ferrari officielles, Piero revenait en troisième position. Il paraissait de taille à régler le sort des deux insolentes petites 1500 Porsche et Osca quand, avant même la mi-course, une pierre crevait le réservoir de carburant. Malgré le temps perdu à tenter une vaine réparation, contraint de ravitailler deux fois par tour, Taruffi sauvait sa troisième place. La disqualification de l'Osca lui permettait même de changer le bronze en argent, une médaille bien méritée. Autre masératiste à l'honneur, Giorgio Scarlatti qui, devant deux 300 S privées, terminait 4^e avec sa 2-litres.