

# NARDI AU MANS

Article paru sur le site [www.velocetoday.com](http://www.velocetoday.com)

Traduit de l'anglais par Alicia Genin ([alicia.genin@gmail.com](mailto:alicia.genin@gmail.com)) avec l'aimable autorisation des auteurs.



Par Roberto Motta et Pete Vack

Photos publiées avec la gracieuse permission de Roberto Motta, Dino Brunori et Alessandro Nassiri © Archivio Museo Scienza.

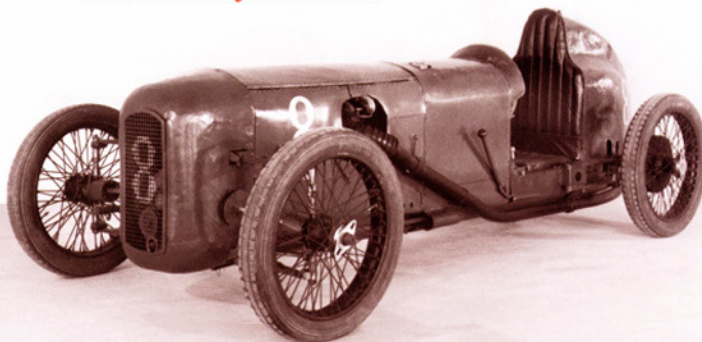
## Nardi

Tout jeune déjà, Enrico Nardi était en avance sur son temps. Pour s'en rendre compte, il suffit d'examiner sa toute première création, réalisée en 1932 avec l'aide de son ami Augusto Monaco. Avec davantage d'imagination que de moyens financiers, cet étudiant ingénieur de 25 ans assembla un châssis en échelle (conçu par Monaco), un bicylindre en V JAP de 65 cv monté à l'avant et une boîte 5 vitesses entraînant les roues avant. La voiture disposait de freins avant "inboard" et était dépourvue d'arbre de transmission, ce qui permit d'installer son unique siège très bas. Et bien qu'elle ne pesât pas plus de 305 kg, cette voiture était une candidate de taille à la victoire, remportant de nombreuses courses de côte lors de compétitions nationales italiennes entre 1933 et 1937.

Dans les années cinquante, nombreuses furent les Nardis et Nardi-Danese à adopter un châssis échelle tubulaire ou semi-tubulaire, un moteur de moto et la traction avant. Durant sa vie entière, malheureusement trop courte, Nardi ne dérogea jamais à ses principes: la quête d'innovation et de technologie, à laquelle il associait l'art des constructeurs locaux. Jusqu'à sa mort en 1966, des suites d'une leucémie, la passion des quatre roues ne cessa de l'habiter. Son esprit créatif était constamment sujet à de nouvelles idées, certaines excellentes, d'autres moins bonnes, mais presque toujours originales. Nardi était surtout connu pour ses volants (ce fut sur les conseils avisés d'Enzo Ferrari qu'il leur apposa son nom afin d'empêcher la production de contrefaçons) et ses équipements. Mais à l'image d'Abarth, ceux-ci lui permettaient seulement de récolter les fonds nécessaires à la création de nouvelles voitures. (La vie et les créations de Nardi sont abordées en détails dans "Nardi, A Fast Life", de Dino Brunori).

*1932 Nardi-Monaco "Chichibio". Front wheel drive, five speed transmission, inboard front brakes, 672 pounds light.*

*—Enrico Nardi's first creation—*



## Nardi au SCCA

Les voitures et les victoires de Nardi étaient bien connues des italiens, mais également des américains. Des Nardis de toutes tailles et de toutes formes (aussi différentes que des voitures type "formule" pourvues d'un moteur BMW de 750 cm<sup>3</sup> et des voitures "sport" équipées d'un moteur Alfa de 2500 cm<sup>3</sup>) pouvaient être aperçues lors de compétitions américaines. La plupart de ces voitures étaient importées par l'immigrant italien [Anthony Pompeo](#). Le concourant au championnat du Sport Car Club of America Jim Pauley, bien connu comme pilote de Nardi, marqua les esprits: aligné en 1950 par Perry Fina lors du Grand Prix de Watkins Glen, il y finit septième au général.

En France, Nardi se fit connaître grâce à sa participation aux 24 heures du Mans, une course qui, à ses yeux, constituait un véritable test d'endurance et un excellent moyen d'attirer l'attention. Plus précisément, sa renommée découla des efforts qu'il déploya, avec quelques amis, pour mettre un terme à la domination française dans la catégorie des 750cc.

### Nardi au Mans, 1954

A l'époque, Turin, et non Modène ou Maranello, était la capitale italienne de l'industrie automobile car Fiat, Lancia, Abarth, Nardi et bien d'autres encore y avaient implanté leurs usines. A proximité des usines Fiat, il y avait pléthore de petites firmes qui créaient des carrosseries spéciales et des développements moteurs pour les productions du géant turinois. Dans ce



contexte, dix-neuf passionnés d'automobile formèrent un club, très simplement baptisé "Racing Club 19", dont le but était d'aider à promouvoir l'image de l'industrie turinoise. Mario Damonte, un riche docteur féru de courses d'endurance, comptait parmi ses fondateurs. Ce dernier acheta d'abord une Fiat 1100 améliorée par Enrico Nardi et carrossée par Rocco Motto, un constructeur installé à Turin.

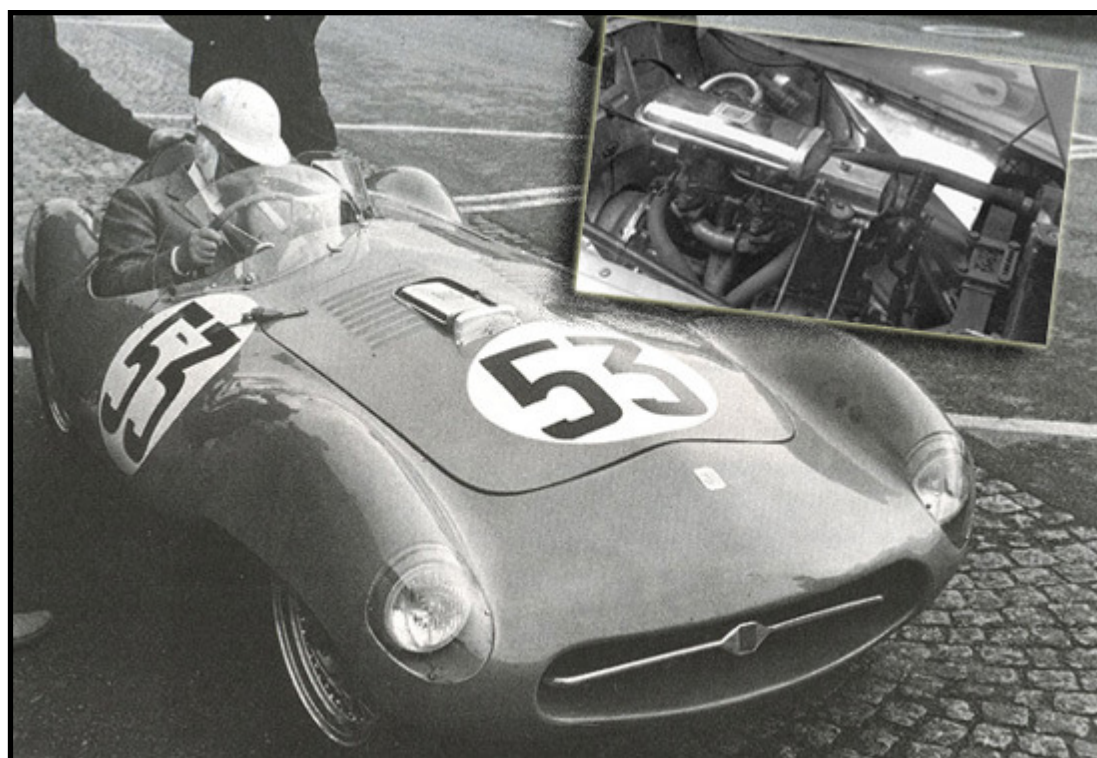
Avec son OSCA, Damonte remporta les 24 heures du Mans 1953 dans la catégorie des 750-1100cc. Image tirée du livre "Le Mans, 1949-1950".

En 1952, Damonte s'adressa aux frères Maserati, qui lui construisirent une MT4 spéciale pourvue d'une carrosserie coupé signée Vignale. Il participa au Mans pour la première fois cette année-là mais abandonna après 19 tours en raison de problèmes d'embrayage. Il retenta sa chance l'année suivante, en 1953, et, cette fois, ses efforts portèrent leurs fruits: il emmena sa superbe OSCA jusqu'à la 18ème place et remporta la catégorie des 750-1100cc.

Mais pour les turinois, l'objectif était plus ambitieux encore puisqu'il consistait à battre les français à leur propre jeu... et remporter la catégorie 750cc dominée par Renault et Panhard. Selon Dino Brunori, Nardi "avait encore un compte à régler" avec Panhard (Nardi faisait appel au constructeur Panhard pour les moteurs de ses voitures mais celui-ci destinait ses meilleurs produits à Deutsch-Bonnet) et Damonte mettait un point d'honneur à promouvoir les produits de course turinois. Damonte suggéra à Nardi de construire une 750cc pour les 24 heures du Mans 1954. "Oui, j'aime l'idée de Mario... mais j'utiliserai le moteur américain de 750 cm3 parce qu'au banc, il délivre 50cv", dit Nardi.

La Nardi 1954, avec Gacon au volant, s'apprête à réaliser un tour de piste au Mans. En médaillon, le moteur Crosley avec les modifications apportées par Nardi.

Le moteur Crosley fut intégré dans un châssis tubulaire modifié pour pouvoir l'accueillir. Nardi fabriqua d'attractives nouvelles jantes et la caisse fut renvoyée chez Rocco Motto qui créa une "barquette" toute en courbes gracieuses pour la nouvelle voiture de course.



Au printemps 1954, la voiture était fin prête pour le Salon de Turin, où elle suscita grande attention. Les propos qu'Auto Italiana tint à son égard ("La ligne rationnelle épurée de la barchetta préparée pour M.Damonte pour la prochaine course du Mans...") témoignent d'ailleurs des hautes attentes dont elle faisait l'objet. Nardi était conscient que la course du Mans constituait un banc d'essai radical pour les technologies automobiles les plus innovantes. Sa nouvelle voiture se caractérisait par des choix techniques avancés qui lui permettaient d'atteindre une grande vitesse, pour ensuite maintenir celle-ci sur une longue durée.



La Nardi 750cc au Mans, 1954. Remarquons les jolies jantes et la superbe carrosserie. Photo publiée avec la gracieuse permission de Dino Brunori.

Damonte choisit le français Alexandre Gacon comme copilote. La compétition promettait d'être acharnée car les français étaient là en force. Renault, avec le soutien de son PDG, Pierre Lefaucheur, fournissait des moteurs à D.B. qui, à la même époque, recevait également les meilleurs moteurs Panhard pour ses HBR MCs. Monopole, la branche de course de Panhard, alignait quatre voitures dans la catégorie des 750cc. Les chances de succès pour la petite équipe de Nardi étaient donc maigres mais ce ne fut finalement pas la concurrence qui réduisit ses espoirs à néant.

Au deuxième tour, avant même que Damonte ait eu l'opportunité de prendre le volant, la pompe à eau cassa. Gacon fut contraint d'abandonner la voiture et, par conséquent, de mettre un terme à l'aventure du Mans. Mais comme le raconte Brunori : "Malgré tout, la voiture avait fait bonne impression et Damonte la laissa chez Nardi, probablement avec l'intention de l'utiliser à nouveau lors de la prochaine course du Mans."

### **Carlo Mollino**

A cette époque, Damonte avait engagé l'ingénieur-architecte Carlo Mollino pour qu'il transforme et réaménage son appartement personnel. Mollino, qui était également pilote et amateur d'avions et de voitures, s'intéressa à l'OSCA de Damonte, dont il appréciait les lignes. Sur base d'une photo de l'OSCA publiée dans un magazine, Mollino se mit à esquisser l'idée d'une carrosserie aérodynamique qui, plutôt que de couvrir un châssis déjà existant, à l'inverse, ce serait le châssis qui s'adapterait aux lignes rationnelles de la carrosserie. Et c'est ainsi que Mollino prit part au projet de construction d'une nouvelle voiture pour les 24 heures du Mans 1955, laquelle deviendrait connue sous le nom de DaMoNar Bisiluro.

*A suivre: deuxième partie, la "Bisiluro" au Mans*