



PRESS

12 JUILLET 1959 :

PREMIÈRE COURSE À ROUEN ET PREMIÈRE VICTOIRE DE LA MASERATI TIPO 60



Modène (Italie), le 12 juillet 2019 - Le 12 juillet 1959, la Maserati **Tipo 60 « Birdcage »**, avec au volant le pilote Stirling Moss, âgé de 30 ans, faisait ses débuts en compétition dans la catégorie Sport à Rouen. La Tipo 60 décrocha sa première victoire devant deux Lotus 15 et le meilleur tour de piste en 2:28:5, à une vitesse moyenne de 158,594 km/h. Cette victoire était la première d'une longue série : la Birdcage remporta également quatre championnats italiens de course de côte (avec Odoardo Govoni en 1960, 1961 et 1962, puis avec Nino Todaro en 1963) et deux championnats italiens sur circuit (en 1960 avec Mennato Boffa et 1963 avec Nino Todaro).

En 1958, la famille Orsi, alors propriétaire de Maserati, avait demandé à l'ingénieur Giulio Alfieri, le directeur technique de la marque au Trident, de trouver de nouvelles solutions techniques pour améliorer les performances des voitures de course en compétition.

Alfieri bénéficia d'une totale liberté d'action, ce qui lui permit de réaliser un modèle révolutionnaire. L'idée de départ était de construire une nouvelle voiture avec une structure monocoque, mais cette proposition ne fut finalement pas retenue. En octobre 1958, Alfieri et ses collaborateurs étaient à la recherche d'une solution pour alléger la voiture tout en

obtenant une exceptionnelle rigidité à la torsion. La solution fut un châssis révolutionnaire composé d'environ 200 tubes d'acier très courts et de très faible diamètre (entre 10 mm et 15 mm), qui assemblés en un treillis complexe, formaient une structure évoquant celle d'une cage à oiseaux, d'où le surnom de « **Birdcage** ».



Un moteur compact quatre-cylindres deux litres fut placé à l'avant de la Tipo 60. Ce moteur était incliné à 45° pour occuper moins d'espace et abaisser le centre de gravité, ce qui permettait à la voiture d'obtenir un équilibre exceptionnel en termes de poids et d'aérodynamisme. Le moteur, dérivant de celui de la 200S, avait été considérablement modifié : la culasse avait été presque entièrement redessinée et l'échappement décalé vers la droite. Le rapport alésage/course passait également de 1,226:1 (92 mm x 75 mm) sur la 200S à 1,302:1 (93,8 mm x 72 mm). La voiture était équipée de deux carburateurs Weber 45 DCO3, d'un double allumage alimenté par batterie Marelli et développait une puissance maximale de 200 ch. Les systèmes de suspension étaient composés d'un essieu avant à ressort hélicoïdal et d'un essieu de Dion à ressort à lame transversale unique à l'arrière. Allégée grâce à ces solutions techniques, la Maserati Type 60 ne pesait que 570 kg.

La première voiture achevée en mai 1959 était réalisée avec un châssis tubulaire en acier chromé de haute qualité extrêmement rigide. Cette première auto fut testée par Stirling Moss, qui effectua plusieurs essais sur l'Aeroautodromo de Modène et sur le Nürburgring. Cependant, au cours de ces essais, Alfieri se rendit compte que l'exceptionnelle rigidité de l'acier provoquait une multitude de microfissures dans les soudures, qui menaçaient la sécurité du pilote. À la surprise générale, il décida de remplacer l'acier de haute qualité par un acier de qualité relativement moyenne, qui ne produirait pas ces défauts en réponse aux contraintes et permettrait au châssis de se déformer sans créer de fissures. Giulio Alfieri avait raison, contrairement à ses nombreux détracteurs qui ont bien dû reconnaître leur erreur par la suite.

Grâce à la victoire remportée à Rouen le 12 juillet 1959 et à d'autres résultats prestigieux, **la Tipo 60 « Birdcage »** fit l'objet d'une forte demande de la part des écuries privées et des passionnés qui avaient les moyens de s'offrir ce modèle.



La « Birdcage » suscita un vif intérêt auprès des écuries participant à des compétitions automobiles en catégorie Sport 3 litres aux États-Unis, ce qui amena Maserati à envisager une solution répondant aux exigences de cette clientèle. Le moteur quatre-cylindres fut porté à 2 890 cm³, ce qui permit un gain de puissance de 50 ch, tandis que le poids total de la voiture (désormais connue sous le nom de **Tipo 61**) passait à près de 600 kg, à cause du nouvel arbre de transmission. La consommation de carburant était plus ou moins identique, ce qui représentait un aspect fondamental dans les courses d'endurance, car cela permettait de réduire considérablement le nombre d'arrêts pour faire le plein de la Birdcage. En 1960, Maserati ne participait pas officiellement aux compétitions, mais soutenait l'écurie américaine Camoradi de Lloyd Casner, qui participait avec deux modèles Tipo 61 aux 1 000 km du Nürburgring. L'équipage composé de Stirling Moss et Dan Gurney remporta l'épreuve, tandis que Masten Gregory et Gino Munaron occupaient la troisième place sur le podium. Aux 24 Heures du Mans, l'une des Maserati Tipo 61 atteignit une vitesse de pointe de 270 km/h, établissant un nouveau record dans la catégorie Sport 3 litres. La même année, le duo Masten Gregory et Lloyd Casner remporta une nouvelle victoire sur le Nürburgring devant la Ferrari 250 TR 61 pilotée par les frères Rodriguez, originaires du Mexique. Les deux dernières **Tipo 61** furent réalisées par Maserati en janvier et février 1961. La même année, trois moteurs Tipo 61/76 furent également produits.

Principales caractéristiques techniques des modèles Tipo 60 et Tipo 61 :

Moteur : quatre cylindres verticaux en ligne

Cylindrée : 1 990 cm³ - 2 890 cm³

Puissance : 200 ch - 250 ch

Transmission : mécanique cinq rapports + marche arrière avec blocage de différentiel

Châssis : « birdcage » (tubulaire en cage à oiseau)

Poids : 570 kg - 600 kg

Vitesse maximale : 270 km/h - 285 km/h



Maserati S.p.A.

Maserati produit une gamme complète de voitures uniques et de caractère, immédiatement reconnaissables. Le style, la technologie et le caractère exclusif de la marque satisfont un public particulièrement exigeant et connaisseur. La ligne actuelle de la marque comprend le fleuron Quattroporte, la berline sportive Ghibli, le SUV Levante, ainsi que les voitures sportives GranTurismo et GranCabrio. Il s'agit de la gamme la plus complète jamais offerte par Maserati, avec des moteurs essence et diesel, à propulsion ou à quatre roues motrices, les meilleurs matériaux et une ingénierie d'exception. Une tradition qui redéfinit la voiture sportive italienne en termes de design, de performances, de confort, d'élégance et de sécurité.

Contacts Presse :

Maserati France

Augustin Pion – Responsable Marketing & Communication France
+ 33 6 22 89 05 56 - augustin.pion@maserati.com

Marketing West Europe

Matthieu Berne – Directeur Marketing West Europe
+ 33 6 32 22 54 54 - matthieu.berne@maserati.com

Agence Com1ange

Angélique Warain
+33 6 85 54 36 33 – angelique@comunange.com