

La Mitica Targa Florio



La Mitica Targa Florio
... **corse di altri tempi**

introduzione di
Salvatore Requirez

Si ringraziano, per i consigli, i suggerimenti, le notizie:
Enzo Manzo, Gino Giugno, Salvatore Requirez.

Per il materiale fotografico:
1949, 1950, 1967, 1970, 1971, 1972 - foto di Vittorio Giordano - archivio storico E. Manzo;
1973 - foto di E. Manzo

Ricerca di Archivio, digitalizzazione ed ottimizzazione del
materiale fotografico: Bartolo Chichi

Progetto Grafico e fotoritocco: Francesco Polito per lo
Studio Fotografico di Pucci Scafidi

ISBN

www.pucciscafidi.com

pucci@pucciscafidi.com

Introduzione

Quest'opera di Pucci Scafidi non è solo un omaggio alla Targa Florio. E' un appassionato riconoscimento una pagina di storia della Sicilia migliore. Attingendo ad un patrimonio iconografico in larga parte proveniente dall'archivio paterno, di quel Nicola Scafidi testimone col suo obiettivo di innumerevoli episodi che fatto cronaca e costume del secondo Novecento siciliano, è riuscito a ricreare, con le sole immagini, una atmosfera magica, densa di romanticismo, nei toni e dei caratteri, che fece di quella corsa di automobili un mito.

La Targa Florio nasce nel 1906 grazie alla intuizione di Vincenzo Florio, sostenitore di ogni iniziativa sportiva votata a spettacolarità e coraggio. Vetture pesantissime in corsa l'una contro l'altra, la difficoltosa manovrabilità, l'aderenza precaria, facevano allora di ogni gara un'avventura ricca di incognite che riempivano le pagine dei giornali. Florio, pilota più che promettente, godeva della disponibilità di un, ancora per poco, immenso impero economico: il padre era stato fondatore della Navigazione Generale Italiana, che esercitava in regime di monopolio i collegamenti marittimi sovvenzionati dallo Stato. Accanto a questa una miriade di industrie che andavano dalla conservazione del tonno alle fonderie, dalle miniere di zolfo alle cantine di Marsala. Così pensò in grande, al rilancio del proprio nome attraverso una gara sportiva sensazionale. Pensò ad una corsa in circuito, vera innovazione rispetto alle corse in linea, da città a città che allora si facevano, che assommasse difficoltà tecniche tali da mettere alla prova uomini e mezzi. Una gara che proiettasse la sua terra all'attenzione del mondo che conta. Nacque così il Circuito Siciliano: partendo da Bonfornello, località nota ai Florio per essere la terra di provenienza delle componenti grezze per la manifattura delle Ceramiche da loro prodotte, il tracciato, di 150 chilometri, passava per Cerda, Caltavuturo, Castellana, Petralia, Geraci, Castelbuono, Collesano, Campofelice e quindi nuovamente Bonfornello. Fu un successo strabiliante. Florio si fece carico di spese organizzative, di premi e trasferte dei concorrenti, di ospitalità e feste nella splendida cornice del Grand Hotel di Termini Imerese. Dal successo un richiamo incredibile per la edizione successiva: la Targa del 1907 passerà alla storia come la Trionfale. I più forti piloti sulle migliori macchine del mondo si disputarono una specie di Campionato del Mondo in prova unica. Scuderie al gran completo si schierano e solo sulle Madonie poterono capire il valore di uomini e mezzi impiegati su un tracciato veramente probante. Fu selezione durissima, tre giri serrati, nove ore di corsa. Vinse la FIAT con Nazzaro, ex pilota di Florio, che trasse un beneficio economico enorme da quel successo in termini di propaganda. Poche settimane dopo la marca italiana aprì una rappresentanza commerciale a Parigi. La francese Darracq, mito sportivo di quei pionieristici anni, principale sconfitta, iniziò invece la sua parabola discendente. Ma la crisi era dietro l'angolo. Una doppia crisi. Quella personale di Casa Florio che conosce la silenziosa demolizione del suo colosso imprenditoriale e quella del settore produttivo automobilistico a livello mondiale che, all'indomani della presentazione della Ford T, primo esempio di catena di montaggio, provocherà la chiusura di decine e decine di imprese artigianali europee. Vincenzo Florio varò allora per la sua Targa della formula del Giro di Sicilia sposando sia la speranza di un qualche finanziamento pubblico che il desiderio di promuovere lo sviluppo della rete stradale isolana che rendessero fruibili i beni culturali e paesaggistici ancora tagliati fuori dai principali tour operator e che catalizzavano invece i suoi nuovi interessi commerciali. La corsa rinacque. Poi fu la triste, lunga, pausa per far spazio al dolore della prima guerra mondiale. Nel 1919 la Targa Florio riprende la sua corsa rinnovandosi.

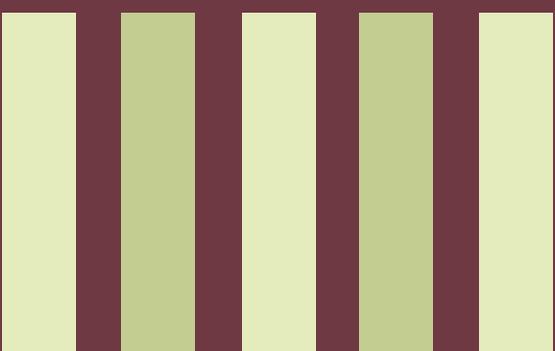
Un nuovo circuito, il Piccolo Circuito delle Madonie, denominato anche “Circuito Polizzi” escludeva dal percorso i centri abitati di Castellana, Petralia e Castelbuono, passando invece per Polizzi Generosa in direzione di Collesano. Un circuito di 108 chilometri più agile e non meno selettivo che accompagnerà l'epoca d'oro della Targa Florio: le edizioni degli Anni Venti e primi Trenta sono quelle diventate mito. Sono gli anni dei leggendari scontri tra FIAT, Peugeot, Ballot e le neonate Alfa Romeo. Seguiti da quelli tra le Bugatti e le Alfa Romeo otto cilindri i cui alfieri si attendevano sulle Madonie per affrontarsi con piglio e cavalleria di altri tempi. Ascari, Goux, Boillot, Campari, Divo, Conelli, Brilli Peri, Borzacchini, Arcangeli, Foresti, Minoia, Chiron, Wagner, Werner, Maserati, Sailer, Lauthenschlager, Costantini, Materassi, Fagioli, Masetti erano i protagonisti: tutti i migliori di quegli anni. Tutti rivivono ora nelle immagini riproposte da Pucci Scafidi. E poi gli eroi italiani: Nuvolari e Varzi. Faranno loro la Targa Florio due volte ciascuno lasciando profumo di impresa sovrumana. Fu così nel 1930 per Varzi che vinse contro la Bugatti di Chiron ma soprattutto contro le fiamme che gli lambivano il collo mentre era in corsa impegnato nella discesa di Campofelice lasciandosi dietro una scia di fuoco che partiva dal serbatoio forato...Fu così per la vittoria di Nuvolari nella bagnata edizione del 1931 dove il mantovano volante fu capace di infliggere distacchi abissali sotto un diluvio immane. Vincere la Targa Florio era una promozione senza uguali. Quando la Mercedes si affermò con Werner nel 1924 il pilota tedesco e la sua macchina furono portati in giro per l'Europa carichi di allori per le principali piazze commerciali. A tutti vennero distribuite centinaia di migliaia di cartoline con la rossa Mercedes numero 10 preparata da Ferry Porsche con la scritta Der Siegerwagen der Targa und Coppa Florio. Con il 1932 nasceva il circuito corto delle Madonie, impropriamente da molti chiamato “Piccolo Circuito delle Madonie”. Era un circuito di 72 km più snello e veloce. Al bivio per Caltavuturo e Polizzi il percorso piegava verso Scillato raggiungendo Collesano. Nuvolari con la sua Alfa Romeo fu il primo a vincere ad una media che sarebbe stata battuta solo vent'anni dopo! Nel 1948 un gruppo di siciliani, tra cui Raimondo Lanza di Trabia e Stefano La Motta, riproposero la Targa sottoforma di Giro di Sicilia. La corsa godette di un discreto successo illuminato dal doppio trionfo del più forte stradista italiano del momento: Clemente Biondetti che, cinquantenne, si permise di vincere in tre anni, due edizioni della Targa Florio e tre edizioni della Mille Miglia. Vincenzo Florio però rivolse la sua Targa sulle Madonie. Per la corsa più antica del mondo iniziò così una seconda giovinezza tornandosi a registrare presenze sempre più qualificanti, come quella del cinque volte campione del mondo di formula uno, Juan Manuel Fangio nel 1953 e nel 1955. Verrà ritratto da Scafidi in scatti esclusivi spesso fuori dall'abitacolo a tutt'oggi inediti. E gli equipaggi impegnati nelle principali corse di durata su strada (Carrera Panamericana, Mille Miglia) sentirono il bisogno di confrontarsi sul già allora mitico tracciato madonita, banco di prova come pochi e fonte di ricerca tecnica da riversare sui prodotti commerciali. Già dal 1955 alla corsa di Florio venne riconosciuta la validità mondiale. Seguirono così edizioni spettacolari che vissero sul confronto tra Ferrari, Mercedes, Maserati e Porsche, nonché tra piloti di elevatissimo livello quali Moss, Collins, Fangio, Kling, Castellotti. Come Musso, Gendebien, Maglioli, Ricardo Rodriguez, Bonnier, Von Trips, Phil e Graham Hill, Hawthorn, e non ultimi i siciliani Pucci e Vaccarella. Sono magnificamente documentate dalle foto selezionate di Scafidi allora nel periodo più florido della sua attività. Il pubblico a centinaia di migliaia cominciò allora a riversarsi sulle Madonie grazie anche al boom della automobile di massa.

Un continuo crescendo di successo segnò gli anni tra Sessanta e Settanta facendo passare sulle Madonie i migliori prodotti della tecnica automobilistica e campioni di coraggio del livello di Surtees, Parkes, Mairesse, Stommelen, Siffert, Redman, Pedro Rodriguez, Elford, Larrousse, Mitter, Muller, Van Lennep che ingaggiarono duelli da brivido con gli italiani Merzario, Giunti, Bandini, Scarfiotti: chi li ricorda si emoziona ancora. Poi l'ultima Targa Florio mondiale degna di memoria. Era il 13 Maggio 1973. Finiva l'epoca della velocità internazionale sulle strade della Madonie. La tutela del rischio e del tecnicismo prevaleva definitivamente sul coraggio e sullo sport vero. Ma la Targa Florio non morì. Ce ne accorgiamo dalle emozioni che ancora oggi riescono a suscitare le immagini di queste pagine. Perché quella non era una semplice corsa di automobili. La Targa Florio era un rito magico che ogni metà di maggio accendeva la vita della campagna madonita. Cerda, Campofelice, Caltavuturo Collesano, Termini, Cefalù si trasformavano. La curiosità degli sportivi si impadroniva della vita di ogni giorno, la tecnica più raffinata sconvolgeva la sonnolenta routine paesana, i garage si aprivano ospitando prodigi della ingegneria mondiale, gli hotel si riempivano di accenti stranieri, le strade si popolavano di gente mai vista. La minuta gente vedeva la loro campagna diventare teatro di un evento mondiale che per circa una settimana colorava di ebbrezza la assoluta primavera siciliana. Ed è proprio la gente a volte la protagonista assoluta degli scatti di Scafidi. A pochi centimetri dalle auto in folle corsa, stordita dai rombi inebriata dal fumo di olio di ricino, aspettava eccitata, anno dopo anno la consumazione di quel rito. Appostandosi, interrogandosi, passando la notte all'addiaccio. La Targa Florio era la celebrazione di un rito che aveva radici antiche, tanto da apparire oggi mitiche. Collocate in un'epoca in cui le corse di automobili sapevano di imprese pionieristiche. L'idea che osannava al mito dell'automobile protagonista annunciato del nuovo secolo fu quella che Vincenzo Florio scelse quale suo vessillo, prima ancora del proclama futurista di Marinetti. Rapiditas era la nuova dea da cantare a suon di vittorie a rischio della vita. Rapidità, Rapidità, aerea febbre, sete di vento e di splendore, la prima nata nell'arco teso che si chiama vita...avrebbe scritto d'Annunzio. Questo simbolo di modernità venne sposato da Florio sulla rivista, fondata per l'occasione, e intitolata proprio "Rapiditas": in essa si sarebbero rappresentati i fasti della gara siciliana con appendici coloristiche, grafici, fotografie e le opere dei principali disegnatori e pittori dell'epoca. Impostazione iconografica e logica didascalica identiche rivivono adesso nell'opera di Pucci Scafidi che si colloca nel filone propagandistico della grande corsa che nel secolo scorso ebbe molti interpreti. Tra questi ricordiamo Duilio Cambellotti: lui a disegnare la copertina del primo numero di "Rapiditas" del 1906 dove un gruppo di gentlemen scesi dalle loro auto compiangevano i resti di un cavallo ai bordi di una strada della quale i loro mezzi meccanici diventavano i nuovi padroni. Il messaggio di modernità fatto immagine. Oggi le immagini diventano qui messaggio con cui trasferire un mito. Attraverso un prodotto di arte. Proprio come a Duilio Cambellotti si debba la vera e propria Targa Florio (intesa come premio per il vincitore della magica corsa). Infatti dopo i primi due esemplari delle due edizioni del 1906 e del 1907 prodotte dal Lalique con linguaggi coloristici dove voli di rondini e mazzi di fiori si intrecciavano a scenari tipicamente siciliani, nel 1908 Vincenzo Florio affida a Cambellotti il disegno di quella Targa Florio che per tutti gli anni venturi avrebbe costituito uno dei più ambiti premi sportivi del mondo. Cambellotti produsse un bozzetto di gesso di 18 X 23 cm. dal quale la fonderia Picchiani e Barlacchi di Firenze cominciò a tirare, anno dopo anno, copie in bronzo.

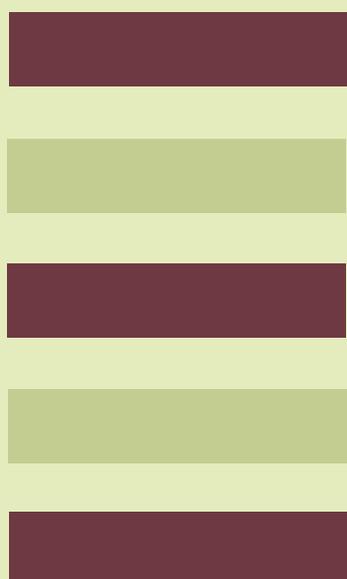
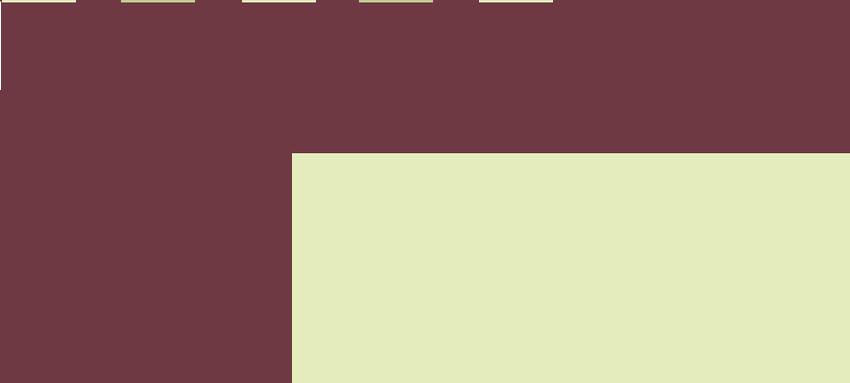
Nella definitiva Targa Florio di Cambellotti la scena era dominata da una gara serratissima tra un muscoloso pilota di automobile e una mandria di cavalli che gli correva intorno e che si apprestava a tagliare superandoli. Era questa la Targa Florio: l'idea del progresso resa allettante da premi milionari. A questa si unì nei successivi anni quella del turismo della promozione industriale. Vincenzo Florio fondò Primavera Siciliana, un sodalizio impegnato nella propaganda della migliore Sicilia attraverso la organizzazione di eventi memorabili che andavano dall'arte allo spettacolo attraverso lo sport. Mostre pittoriche, kermesse fotografiche, certami poetici, tableau vivant, concerti, melodrammi, concorsi di bellezza si infittivano nel maggio palermitano a ridosso della manifestazione automobilistica. I principali cartellonisti, finanziati da Florio, producevano per l'occasione manifesti e quadri che si imponevano all'attenzione del design internazionale. Dudovich, Terzi, Castellucci, Bompard, Crosby, Anastasi, siglarono opere che oggi raggiungono quotazioni ragguardevoli. E questa attività si iscriveva nell'ambito del mecenatismo che aveva ispirato Casa Florio nell'ultimo mezzo secolo. Giacchery e Basile erano gli architetti di famiglia che avevano disegnato, nel pubblico e nel privato, la Palermo a cavallo del nuovo secolo. Una città che, rifiorita all'insegna del Liberty, visse la sua stagione più bella attorno al mito di Franca Florio, bellissima cognata di Vincenzo, emblema del savoir vivre internazionale. I ricevimenti da lei organizzati nella sua reggia dell'Olivuzza, frequentata dai re di Germania e di Inghilterra, erano il riferimento mondano più à la page da Roma in giù, mentre Primavera Siciliana allestiva teatrali sfilate di carrozze in uso alla aristocrazia lungo il viale della Libertà in occasione degli oggi leggendari corsi dei fiori. Una Palermo non più di gattopardi legati all'aristocrazia latifondista ma di borghesi interpreti di una sfortunata ma scintillante stagione industriale. Una Palermo incipriata che, grazie ai Florio, padrona delle prime pagine delle riviste, riusciva a nascondere il degrado dei catoi poverissimi e la irreversibile crisi imprenditoriale che travolgerà i suoi protagonisti. Poi la guerra cancellerà tutto: ricchezze e luci della Bella Epoque. Tutto tranne la Targa Florio, che rivive, cristallina nel suo fascino antico, in quest'opera per immagini. Ultima testimonianza che di cose grandi, i siciliani, sono stati capaci.

Salvatore Requirez





I Primi anni



1906 - 1930





1906 - Lancia su Fiat





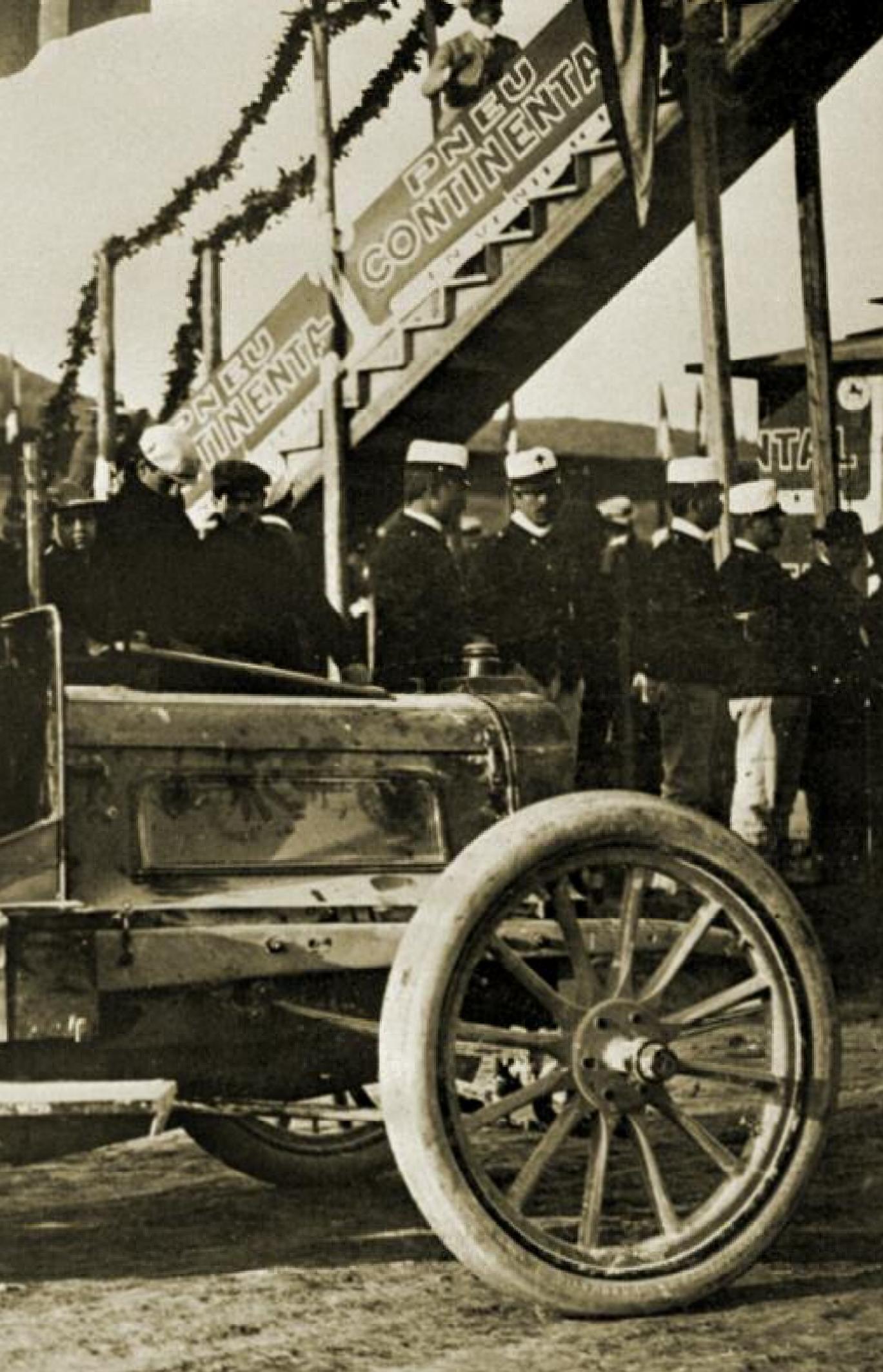


1906 - Cagni su Itala

1906 - Le Blon su Hotchkiss







1906 - Fournier su Bayard-Clement



1907 - Tamagni su Isotta Fraschini



1907 - Nazzaro vince su Fiat



1907 - Lancia su Fiat



1907 - Mincia su Isotta Fraschini nei pressi di Cerda





1907 - Franca Florio al via



1907 - Porto di Palermo

1907 - Le Blon su Daimler







1907 - Ristorante delle Tribune a Buonfornello

1907 - Le tribune di Buonfornello



1907 - Buonfornello il Rettilineo



*1907 - Ignazio Florio e la Principessa
Potenziani*





*1912 - Giordano su Fiat al raduno
di Termini Imerese*



1919 - Renè Thomas su Ballot



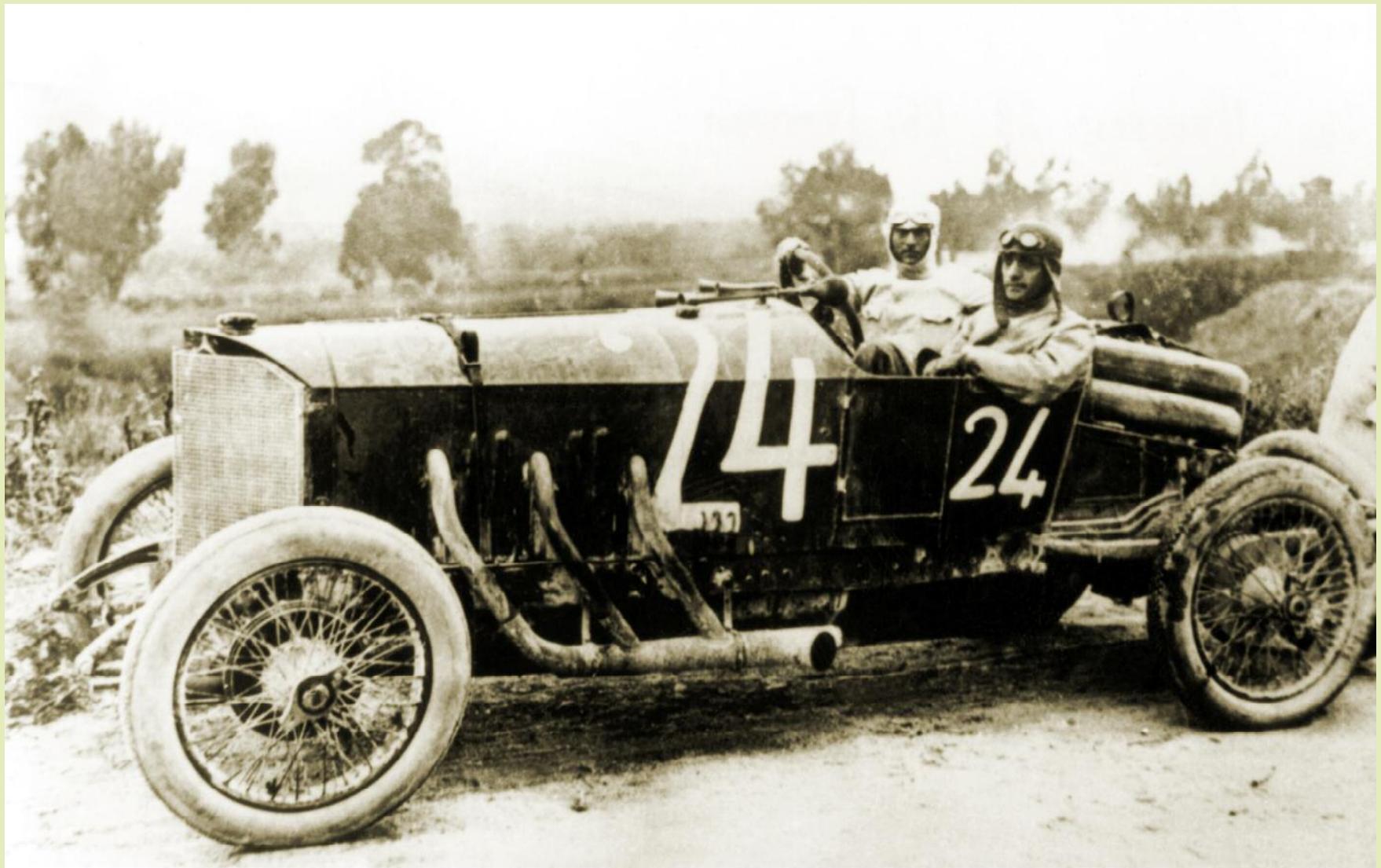
1920 - Meccanici ai box

1920 - Campari su Alfa Romeo





1921 - Enzo Ferrari su Alfa Romeo



1921 - Ferrario su Mercedes



1922 - La squadra Alfa Romeo



1923 - Sivocci vince su Alfa Romeo

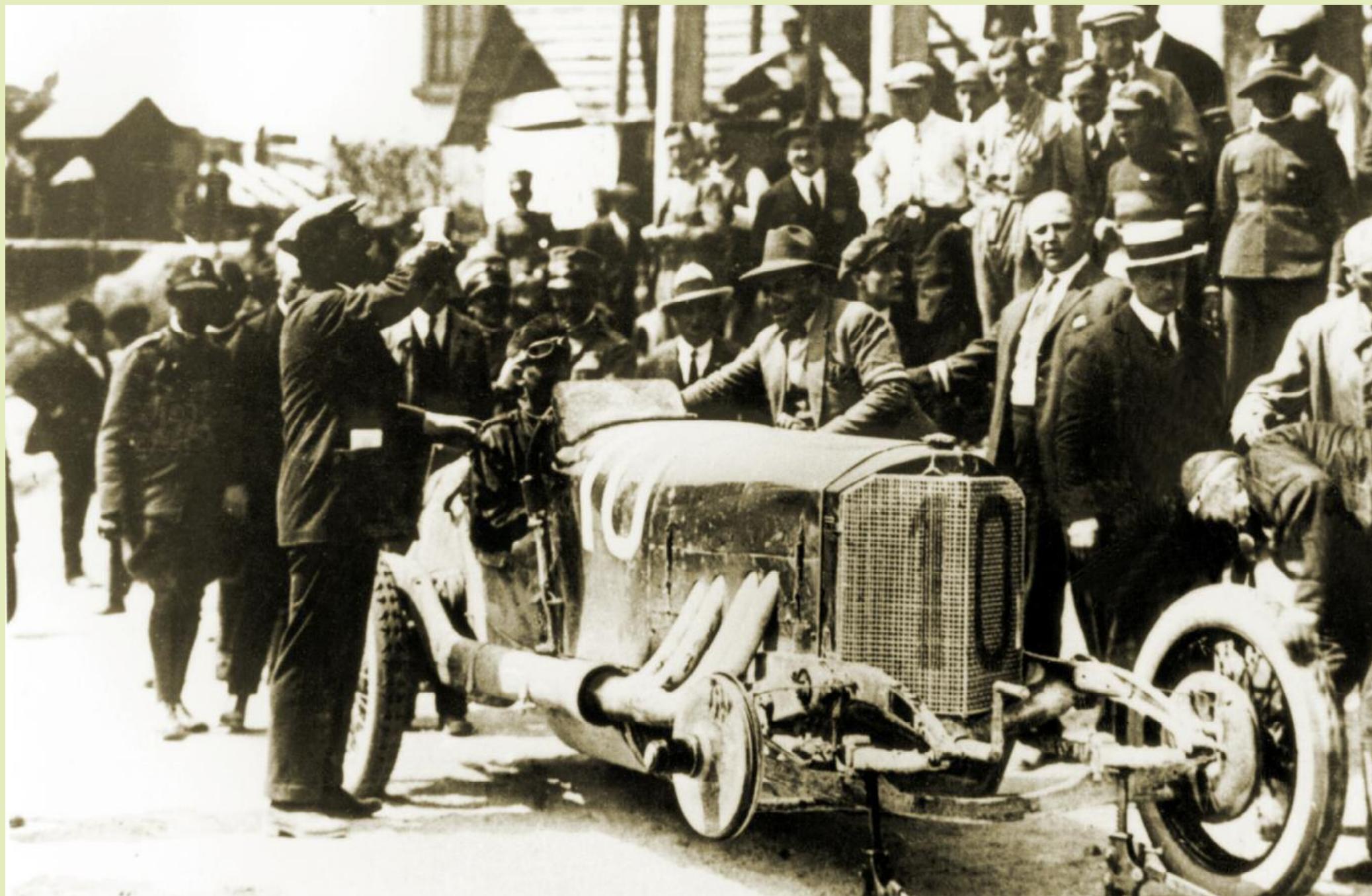


1923 - Gastone Brilli Peri su Steyr



1924 - André Boillot su Peugeot

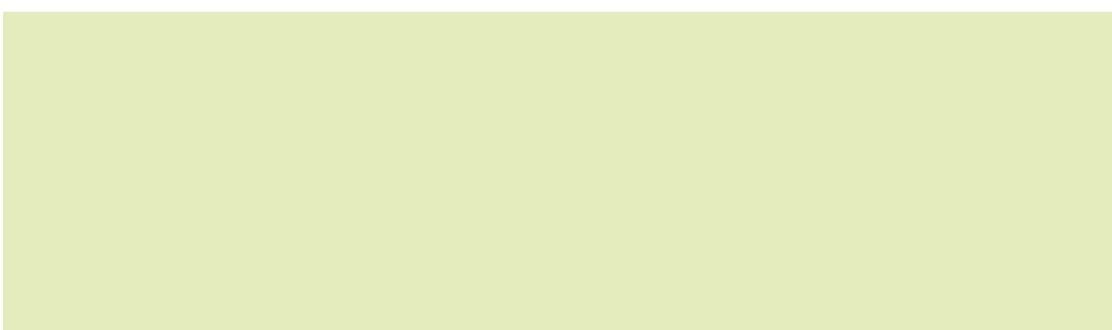




1924 - Dubonnet su Hispano Suiza

1924 - Il vincitore Werner su Mercedes ai box





1925 - Dauvergne su Peugeot



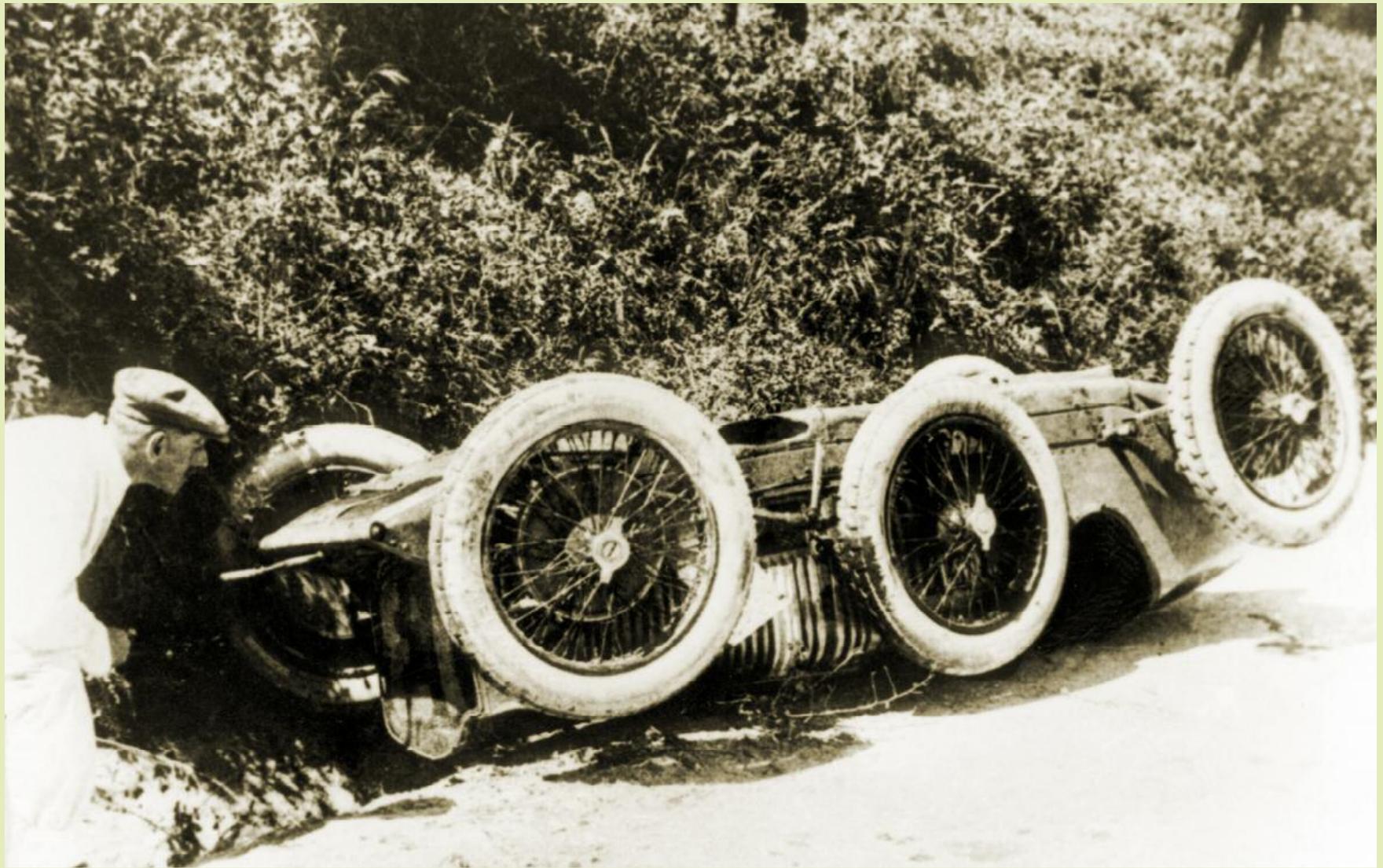
1925 - Ballestrero OM





1925 - Ginaldi su Alfa Romeo





1926 - La Delage di Masetti dopo l'incidente



1926 - Meco Costantini su Bugatti



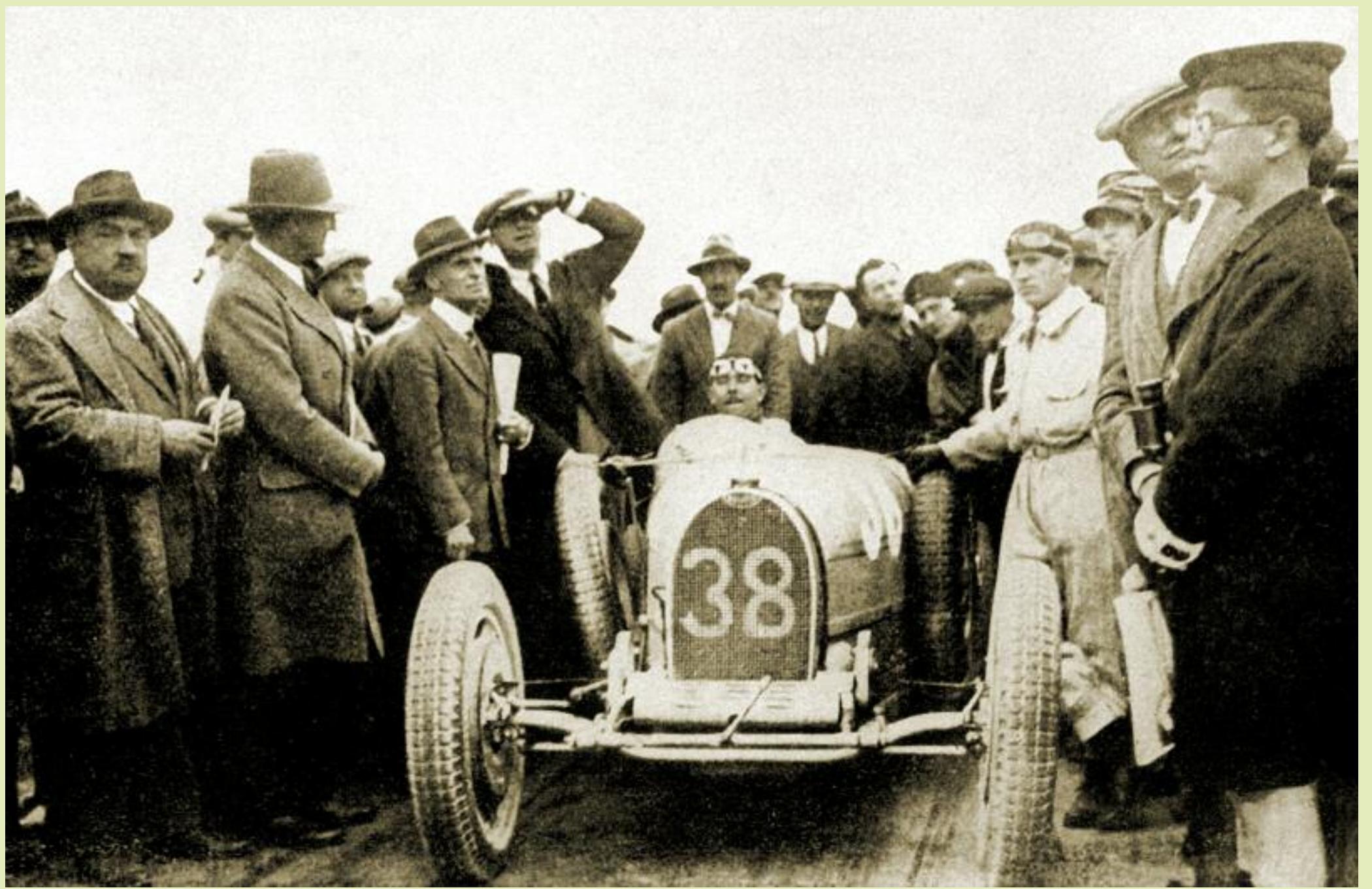
1926 - Sillitti su Alfa Romeo







1926 - Sillitti su Alfa Romeo



1927 - Borzacchini su Salmson

1927 - Dubonnet su Bugatti





1927 - Junek su Bugatti



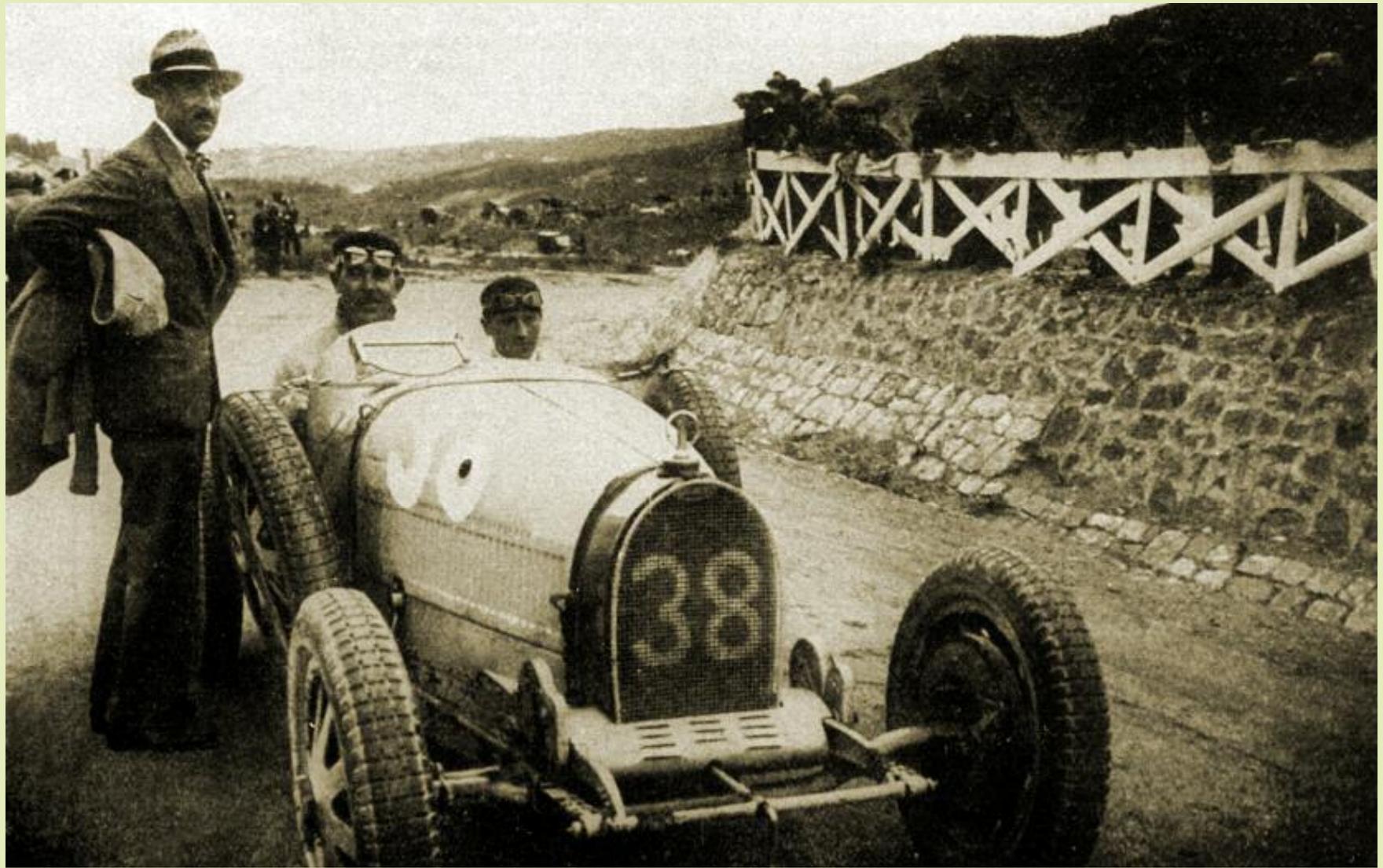


1927 - La Salmson di Fagioli in panne

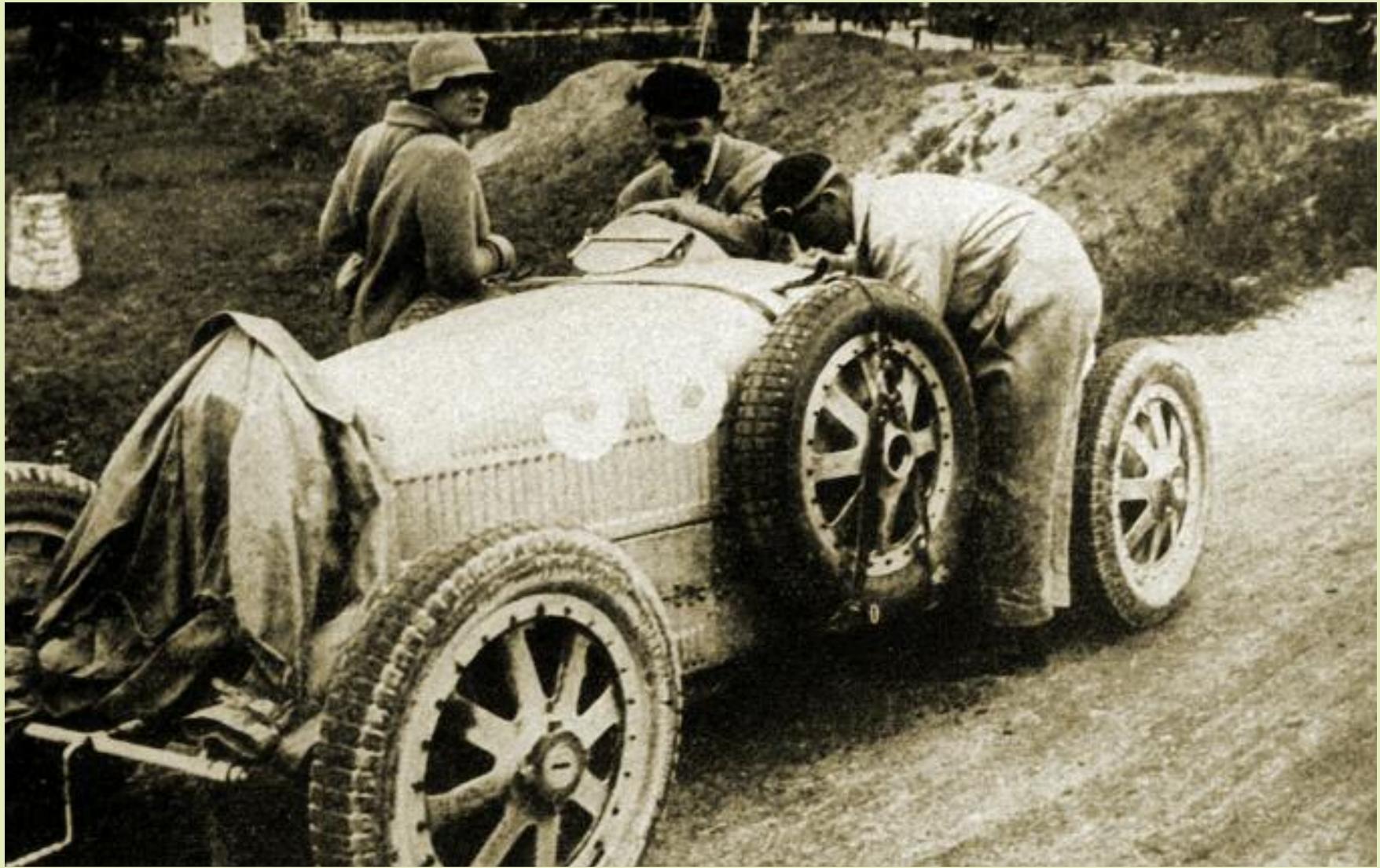




1927 - Zubiga su BNC



1927 - Dubonnet su Bugatti



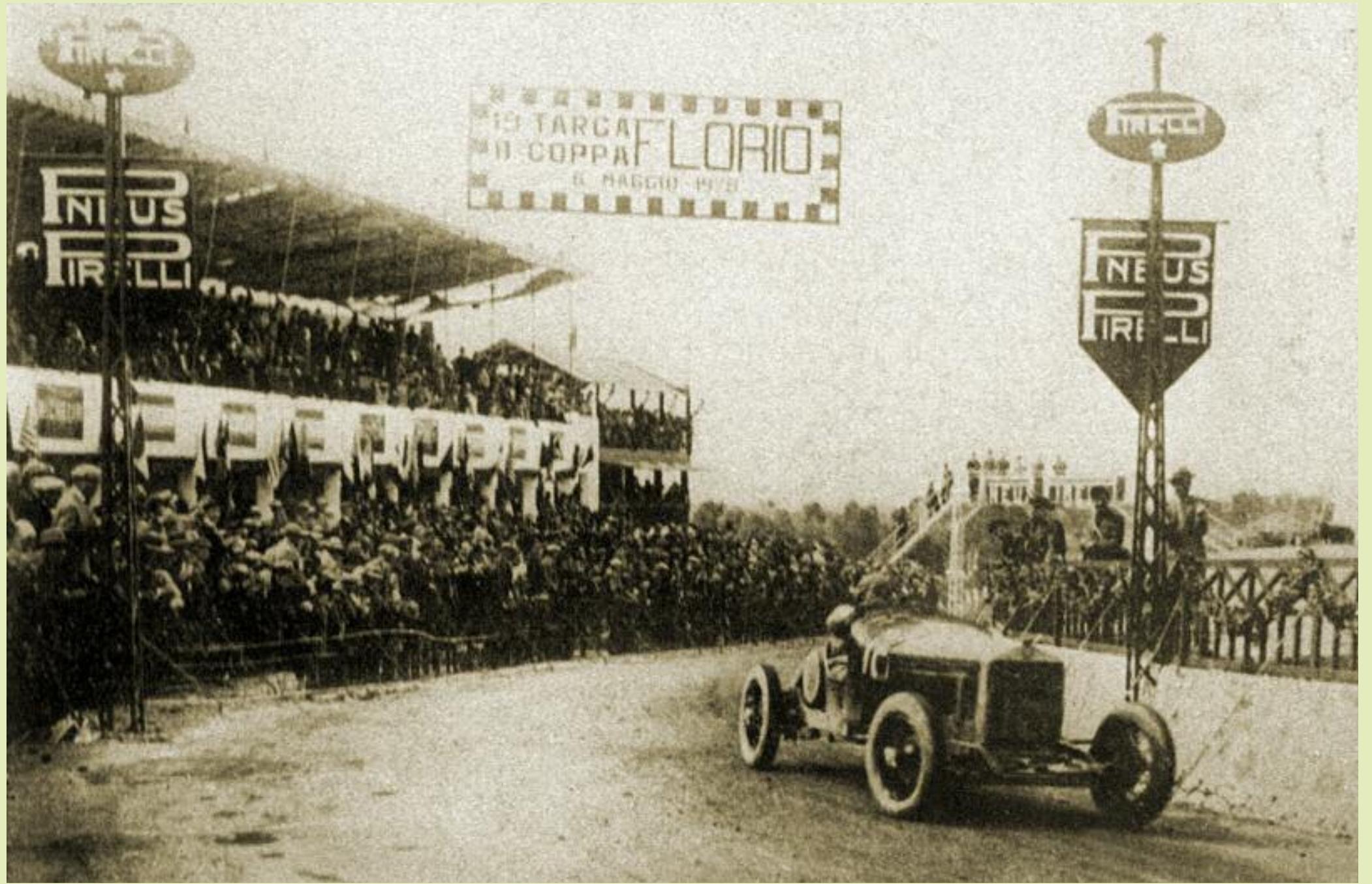
1927 - Dubonnet su Bugatti



1927 - Pubblico



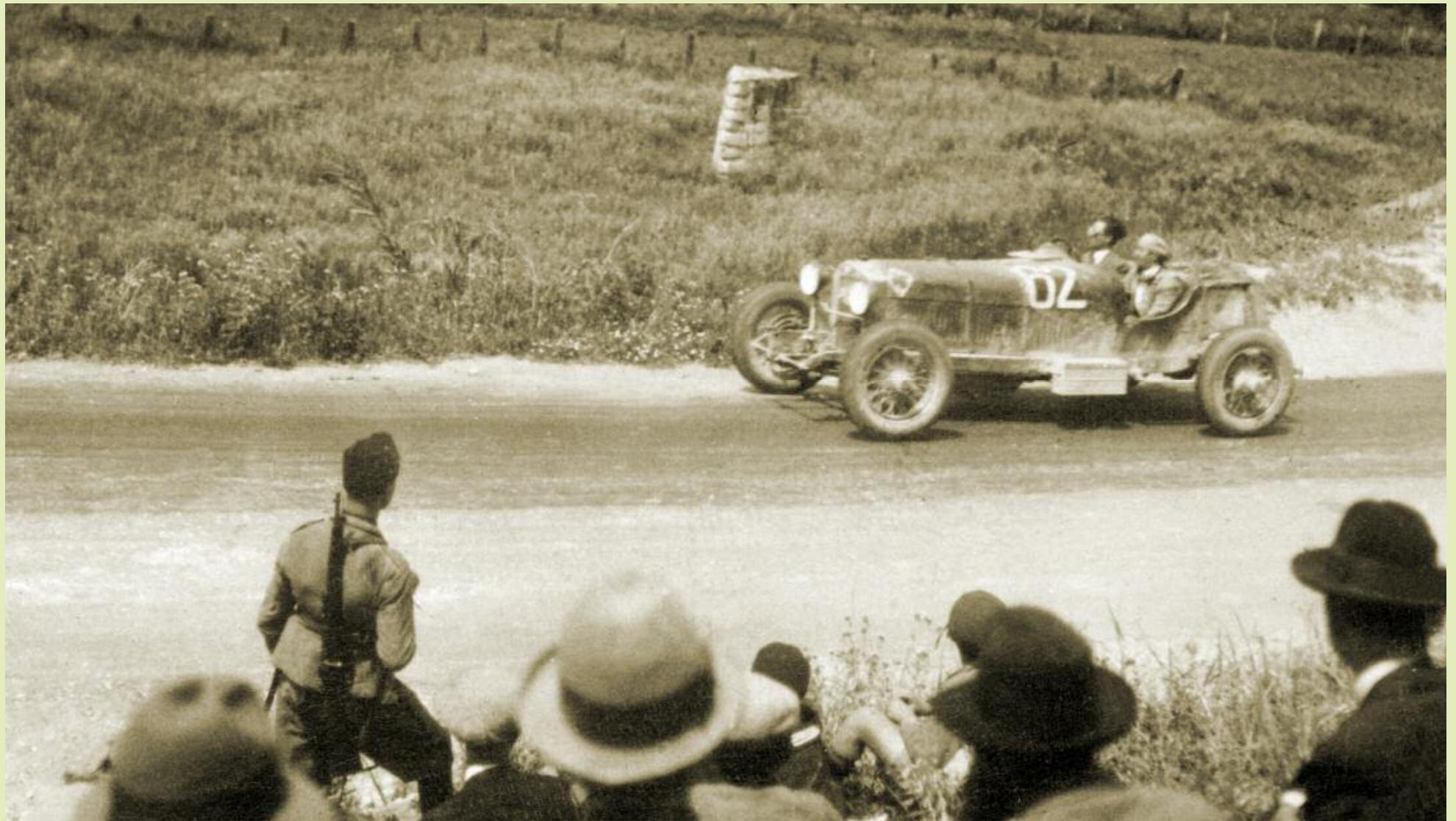
1927 - Pubblico e Piloti



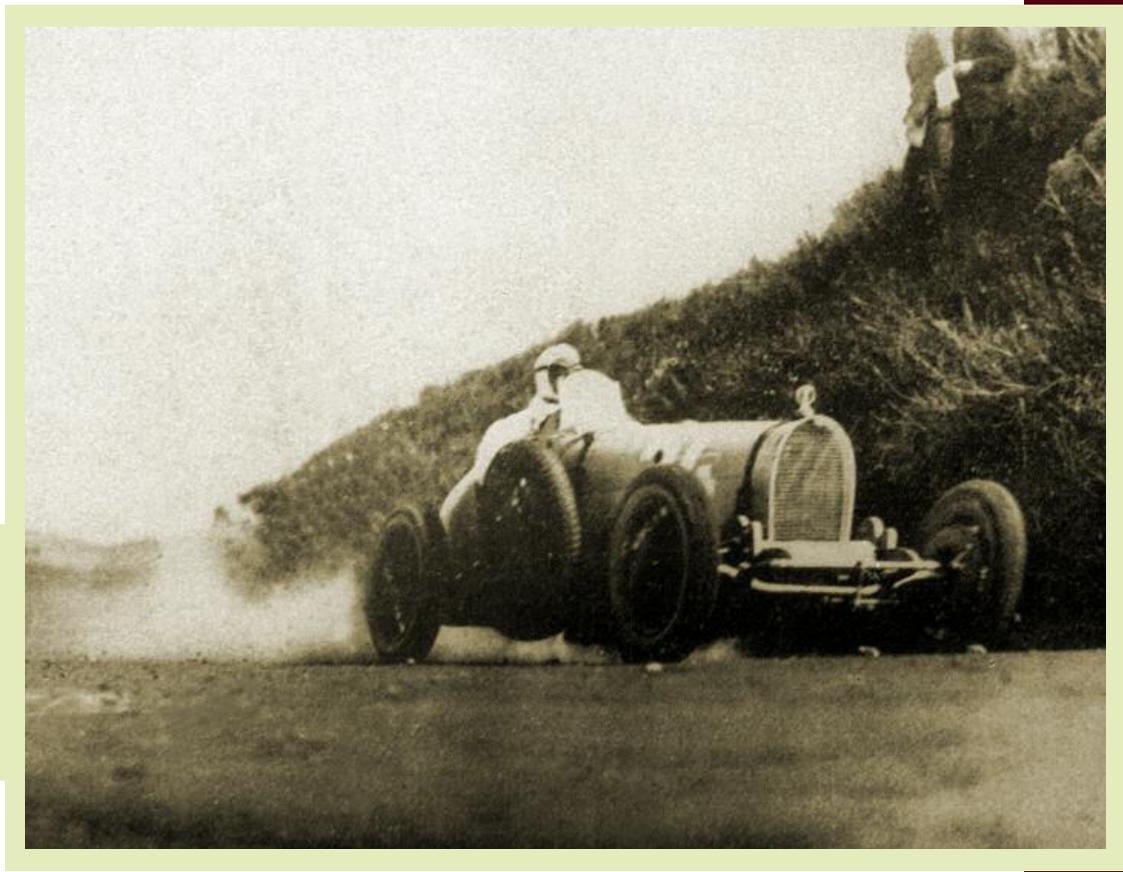
1928 - Conelli su Bugatti

1928 - Campari su Alfa Romeo





1928 - Sillitti su Alfa Romeo



1928 - Conelli su Bugatti



1928 - Marano su Maserati



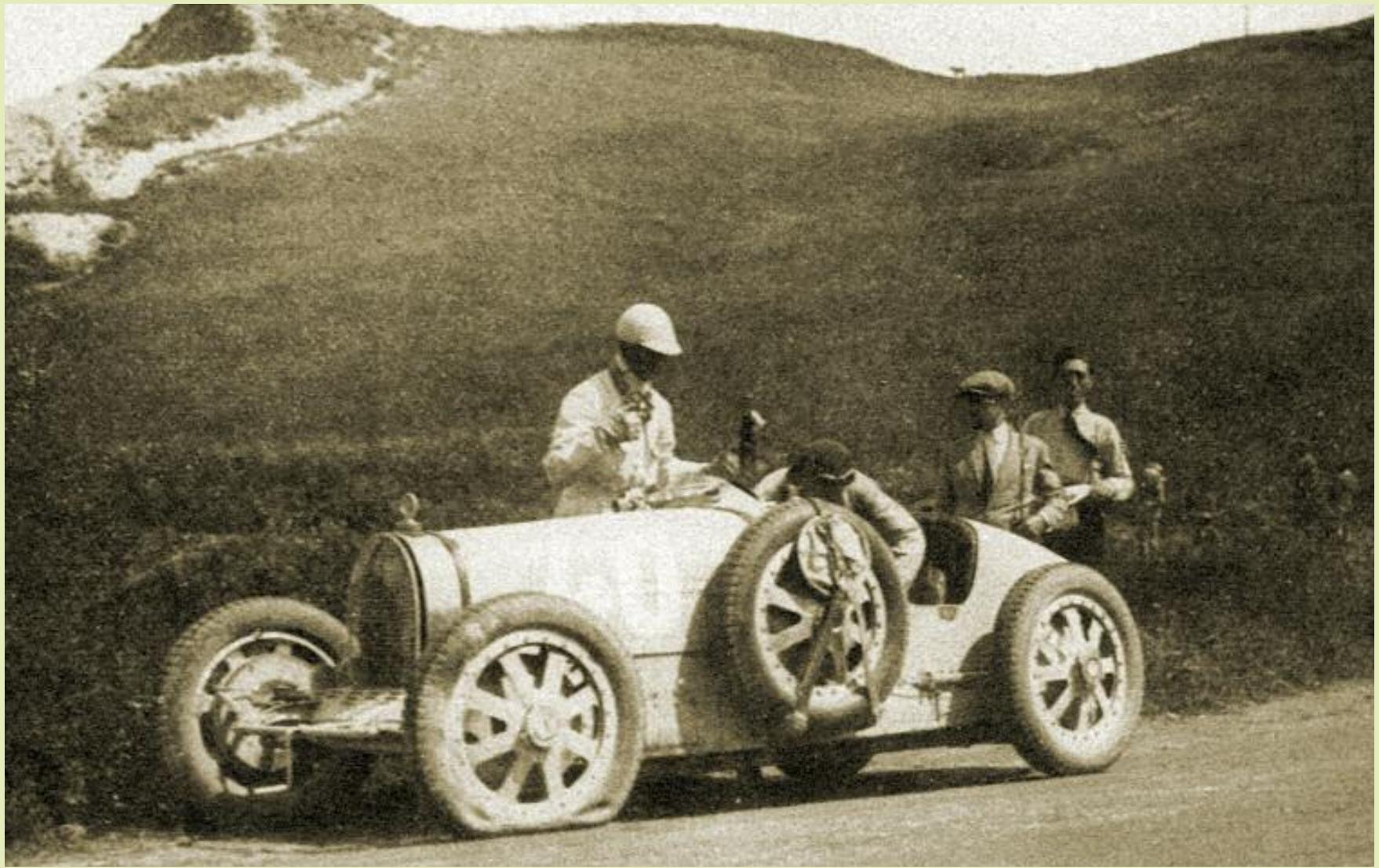
1928 - Campari su Alfa Romeo



1928 - Campari

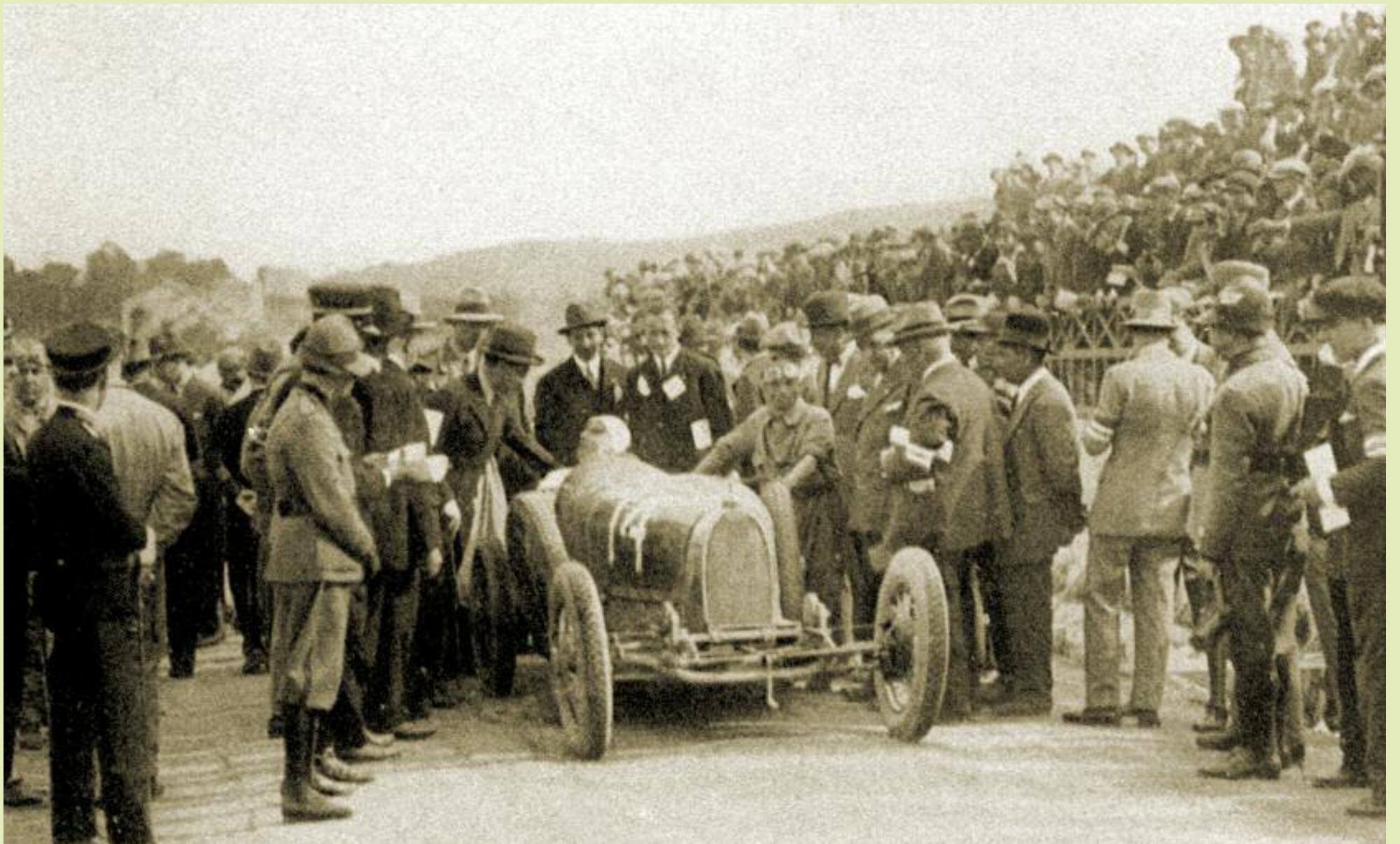


1928 - Sillitti su Alfa Romeo



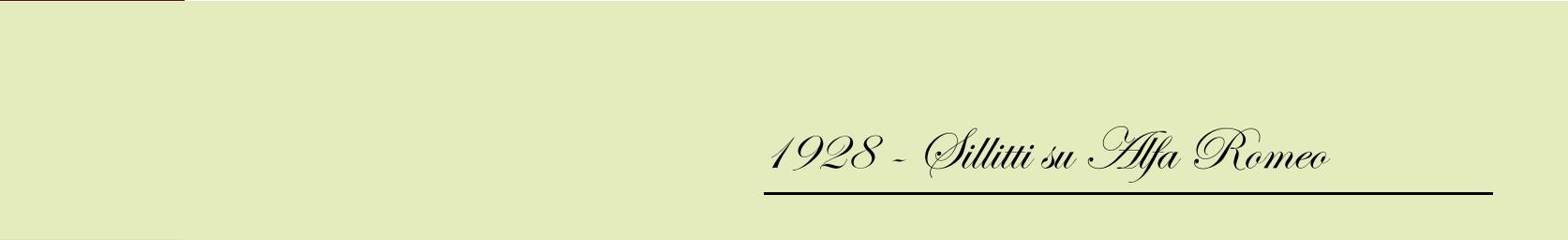
1928 - Louis Chiron su Bugatti

1928 - Margot Einsiedel su Bugatti



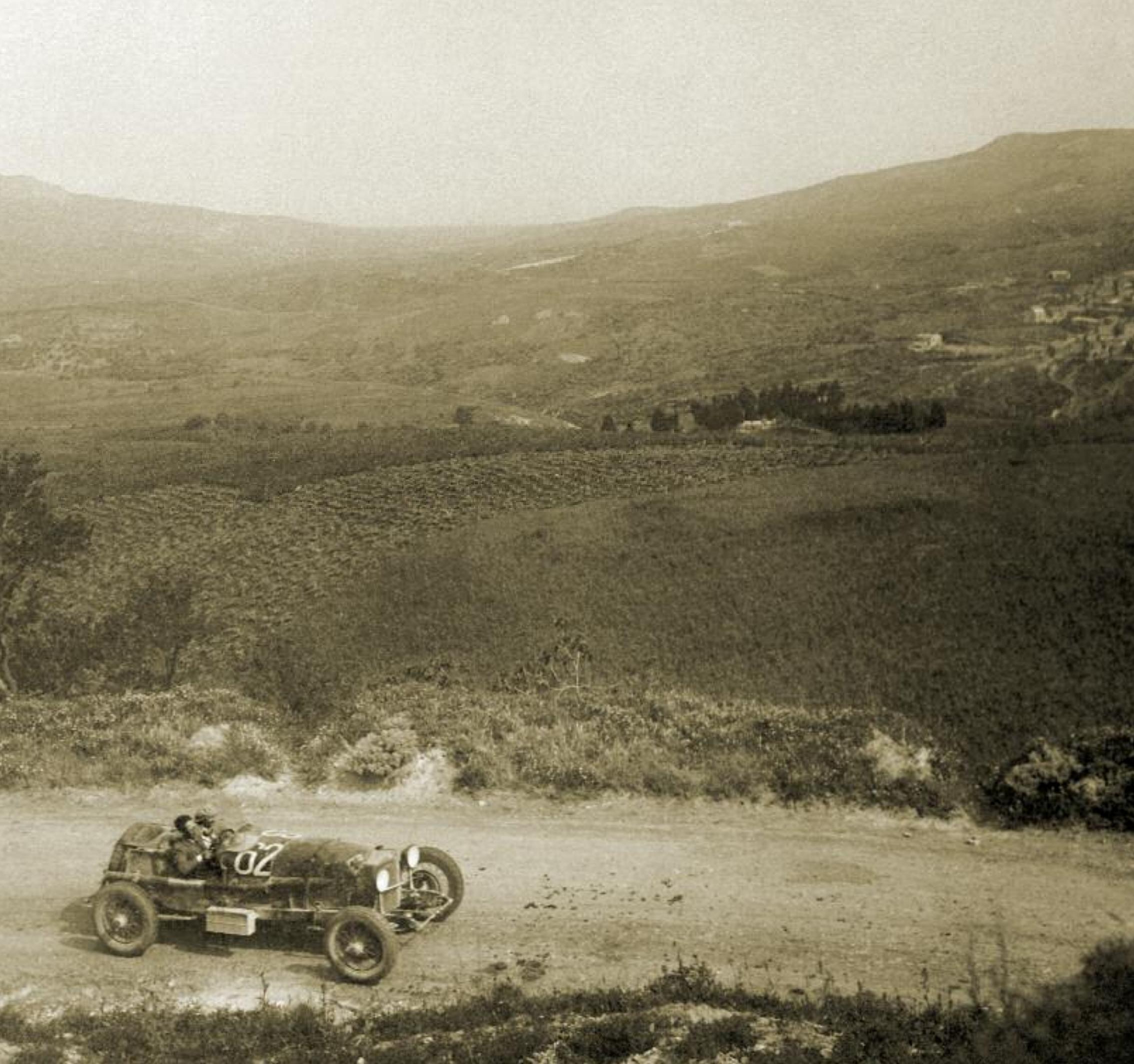


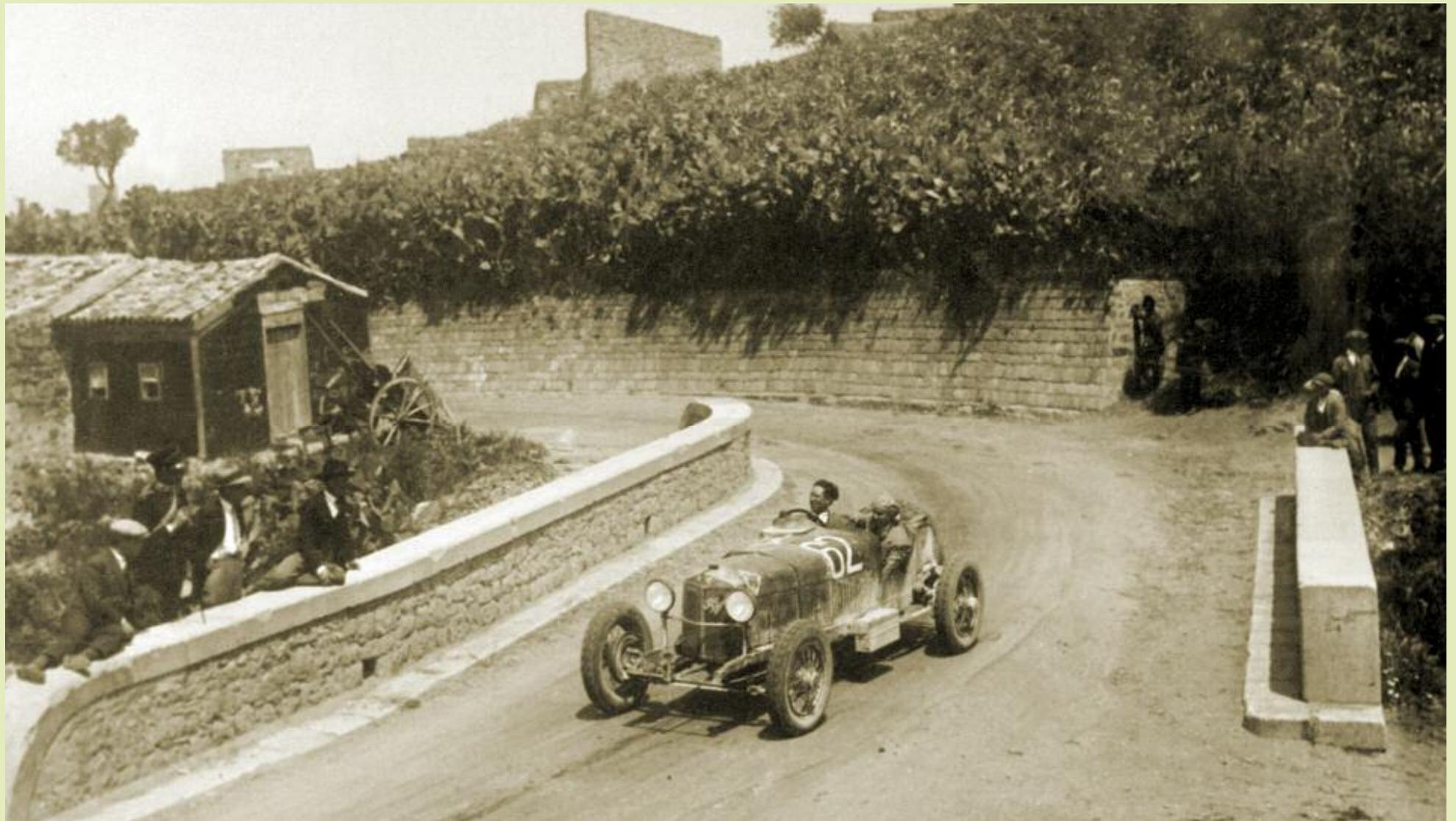
1928 - Pietro Di Villa Rosa su Bugatti



1928 - Sillitti su Alfa Romeo







1928 - Sillitti su Alfa Romeo

1928 - Inglese su Bugatti



1928 - Pietro Di Villa Rosa su Bugatti





1928 - Sillitti su Alfa Romeo



1928 - Sillitti su Alfa Romeo





1929 - Divo su Bugatti





1929 - Divo su Bugatti

1929 - Campari su Alfa Romeo

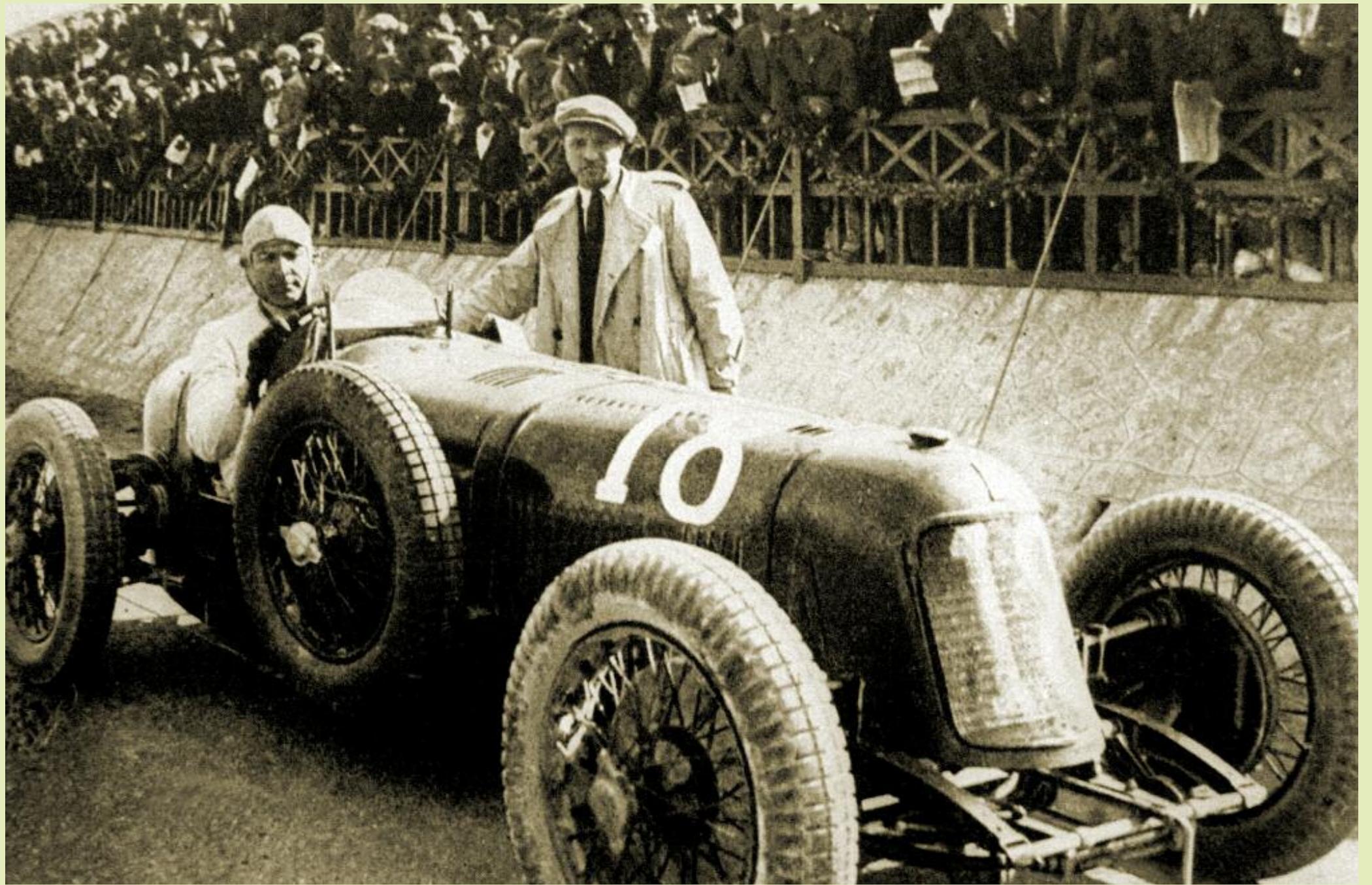




1929 - Divo su Bugatti



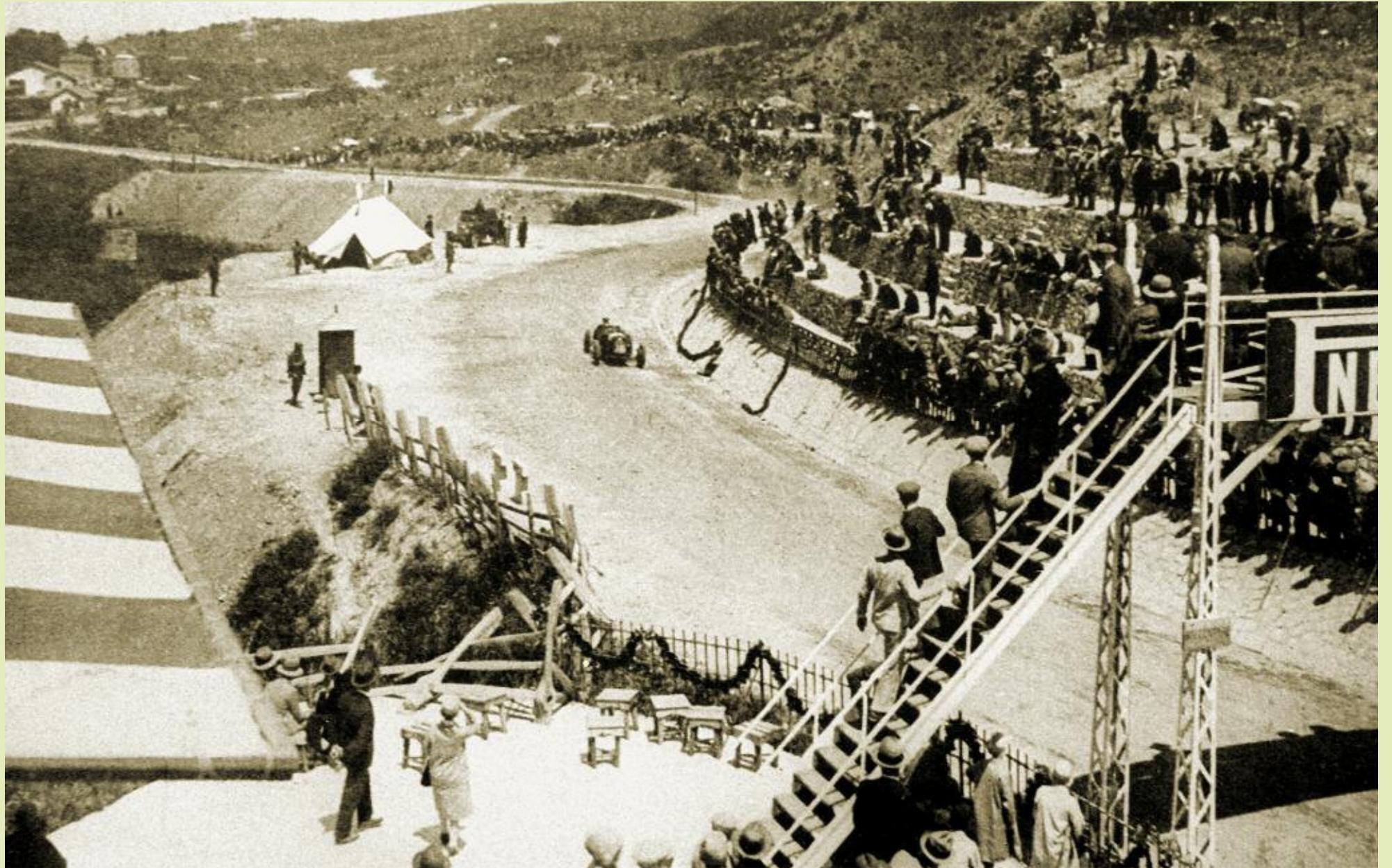




1929 - Divo su Bugatti

1929 - Ernesto Maserati su Maserati

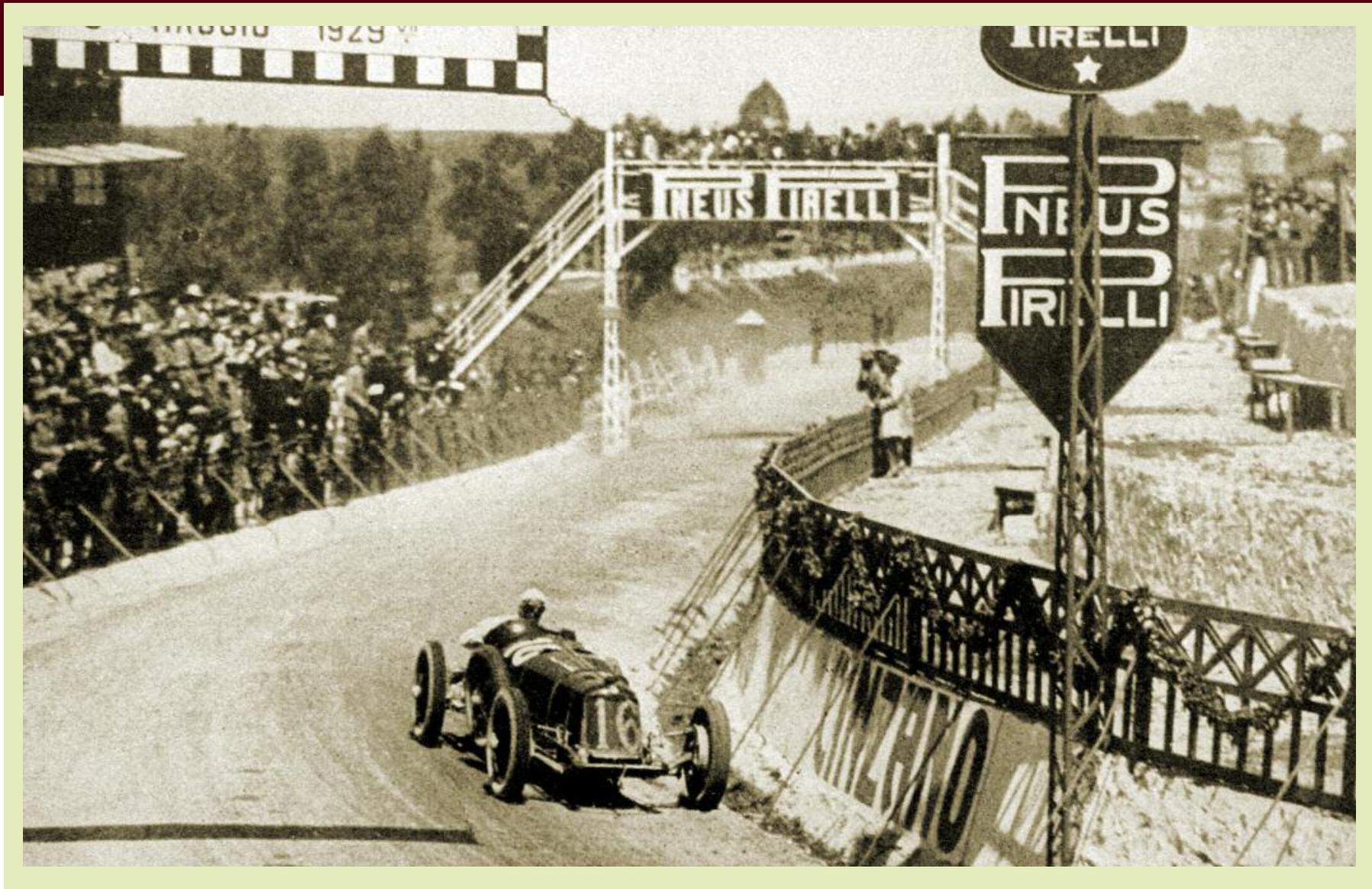




1929 - Divo su Bugatti



1929 - Ernesto Maserati su Maserati



1929 - Borzacchini su Maserati



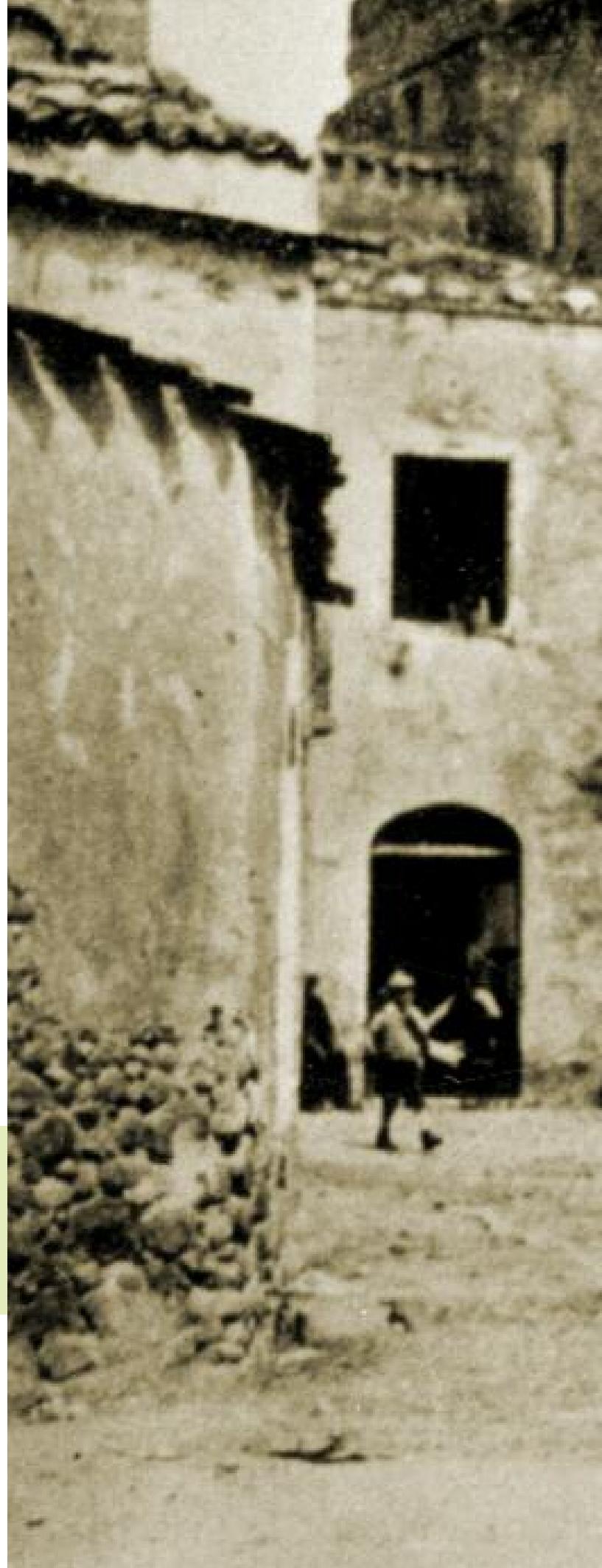
1929 - Brilli Peri su Alfa Romeo alla partenza



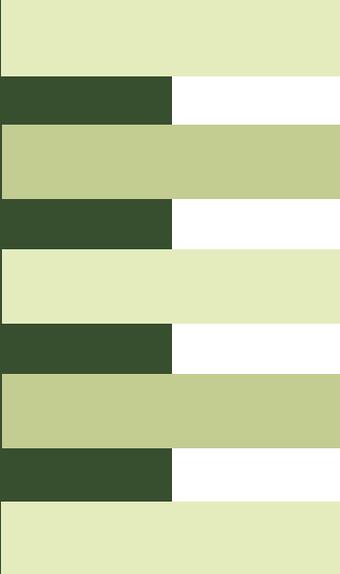


1930 - Varzi e Tabacchi su Alfa Romeo

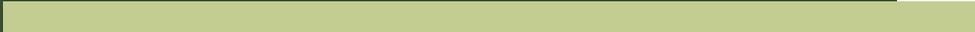
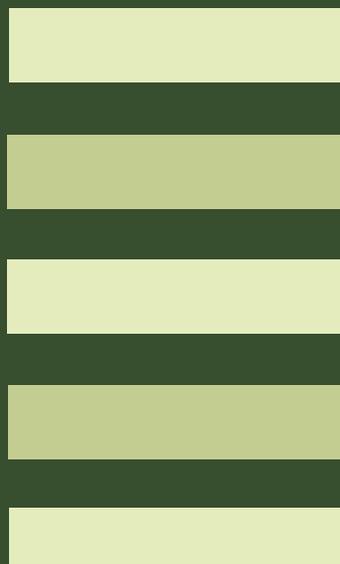
1930 - Chiron su Bugatti







La corsa diventa mito



1948 - 1960



1948 - Villoresti su Maserati







1948 - Nicolosi su Fiat 500



1949 - Baseggio e Picciotto su Fiat



1949 - I vincitori Biondetti e Benedetti su Ferrari



1949 - Graziano su Fiat inseguito da Bracco su Ferrari

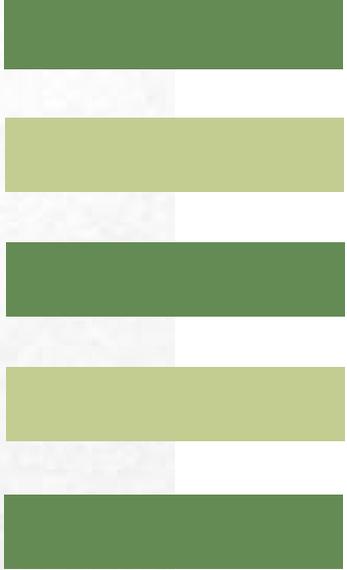


1949 - Scagliarini su Cisitalia

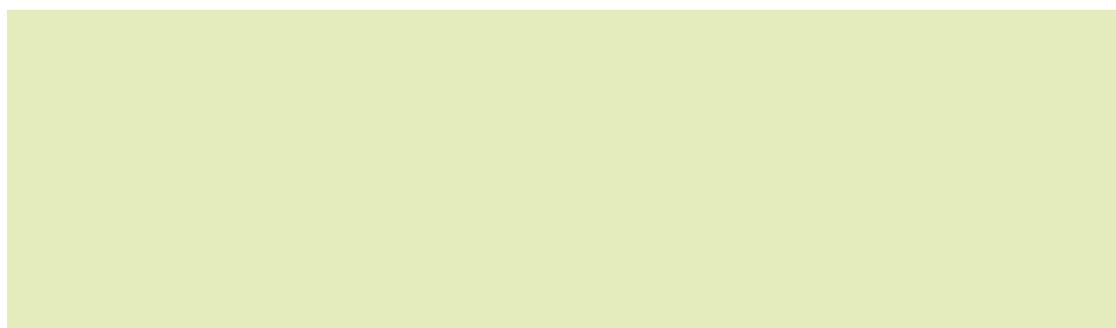


1949 - Gli spettatori si ristorano





*1949 - Vallone su Ferrari all'inseguimento della
Fiat 1100 di Piccolo e Di Salvo*



1949 - Rossi e Nicolosi su Alfa Romeo



1950 - Mario e Franco Bornigia vincono su Alfa Romeo



1950 - Curiosi attorno alla Ferrari incidentata

1950 - Scagliarini e Maffiodi su Cisitalia Abarth



1950 - Giannino Marzotto e Crosara su Ferrari







1950 - Biondetti su Jaguar

*1950 - Spettatori osservano i resti della
Barchetta dopo l'incidente*



1951 - Cortese vince su Frazer Nash



1952 - Di Salvo su Stanguellini

110







1953 - Musitelli su Ferrari Abarth

1953 - Antonio Pucci su Lancia Aurelia



1953 - Pubblico a Floriopoli







1953 - Pubblico



1953 - Rotolo su Nardi Danese



1953 - Sartarelli su Siata

1953 - Manzon su Lancia





1953 - Taruffi ai box



1953 - Castellotti su Ferrari





1953 - Gravina su Fiat



1953 - Keck's su Porsche

1953 - Cortese su Frazer Nash



1953 - Anselmi su Lancia



1953 - Fangio







1953 - Bow



1953 - Bonfiglio su Siata



1953 - Pubblico



1953 - Maioli vince su Lancia



1953 - Spettatori ingannano il tempo

1953 - La Cisitalia di Bruni ai box



1953 - Fangio



1953 - Felice Bonetto

1953 - L'Incidente tra Lancia di Bonetto e la Stanguellini di Bignami







1953 - Bruni su Cisitalia



1953 - Musmezi su Alfa Romeo



1953 - Spettatori alle Tribune





1953 - Fangio su Maserati ai box



1953 - Sighinolfi su Nardi Danese



1953 - Fangio e Cecè Paladino

1953 - Tribune





1953 - Spettatori

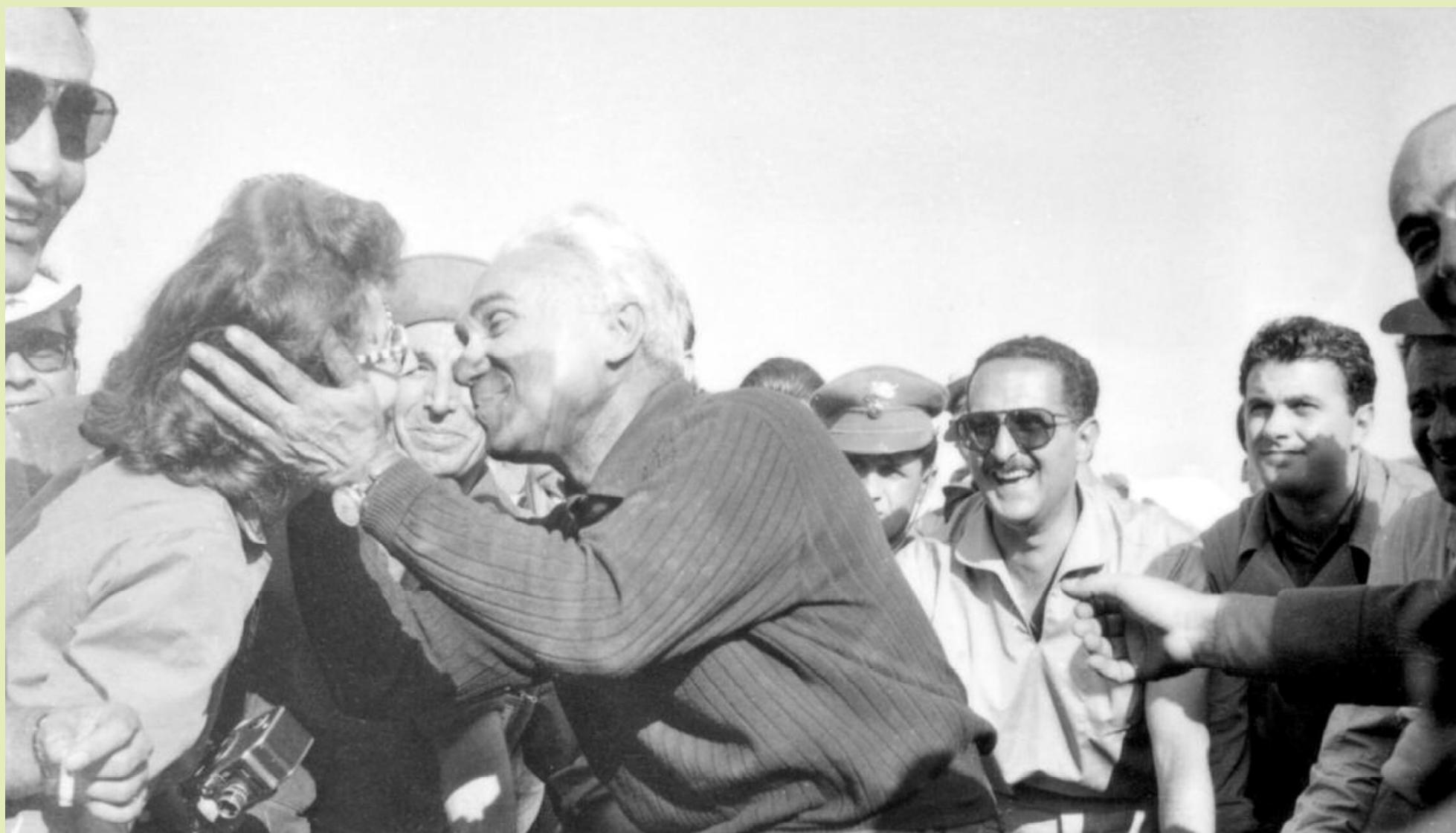


1953 - Florio e Cecè Paladino si complimentano col vincitore Maioli

1954 - Piodi su Lancia al cancelletto di partenza







1954 - Taruffi festeggia la vittoria

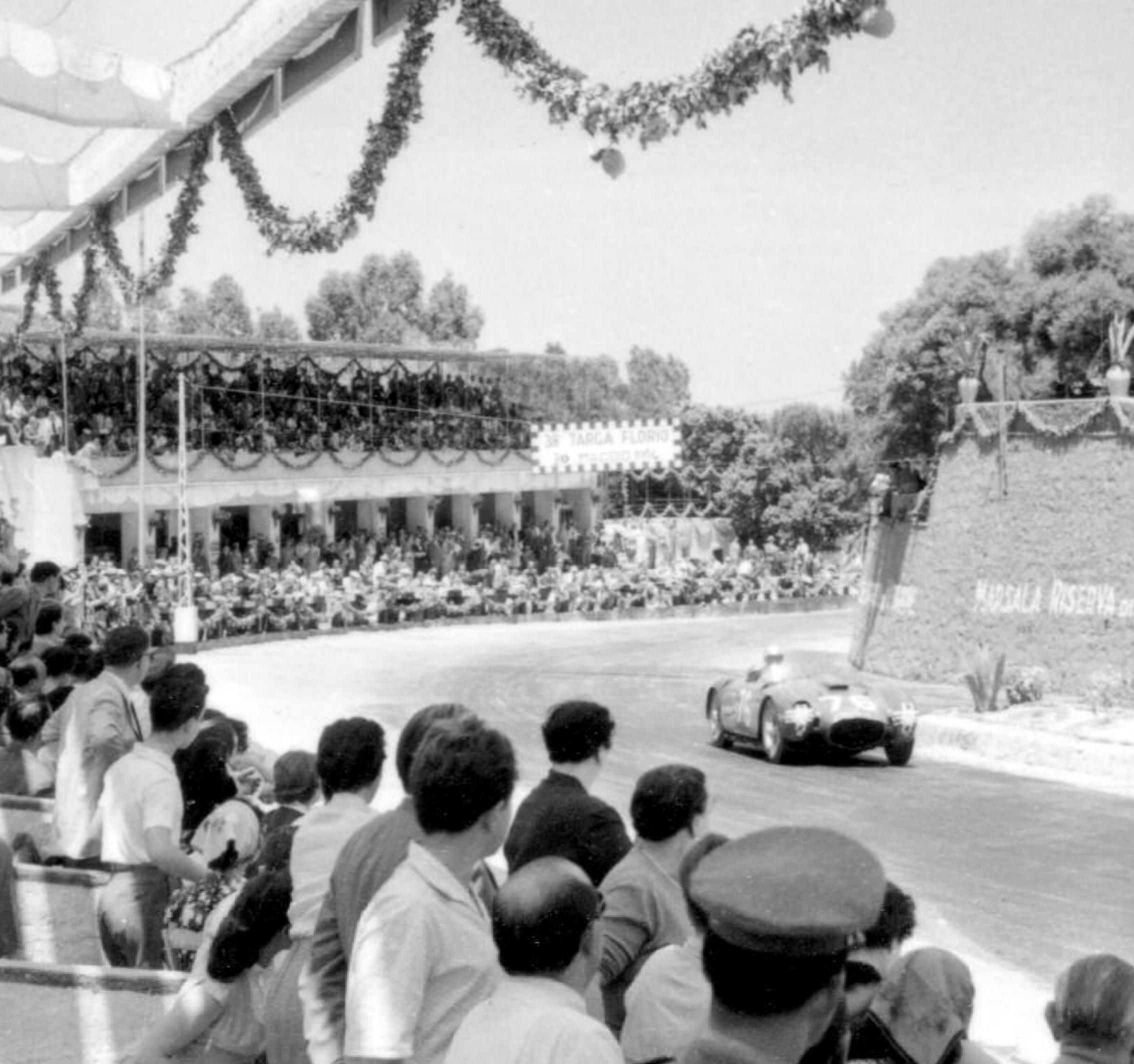
1954 - Biondetti su Ferrari

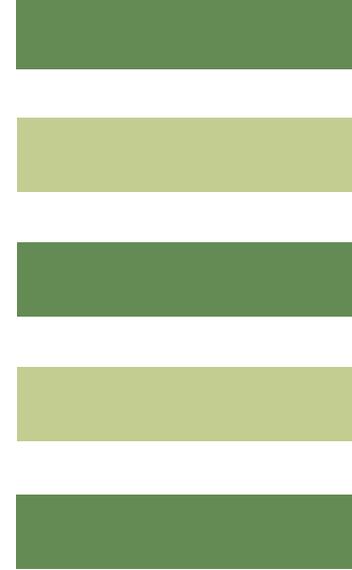


1954 - La Mattina su Fiat

1954 - La Maserati di Bellucci freccia davanti le Tribune







1954 - Taruffi su Lancia



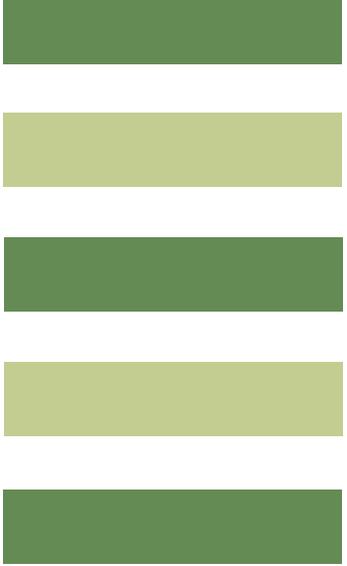
1954 - Ai box della Lancia



1954 - Manzon su Lancia



1954 - La folla avvolge il vincitore







1955 - Moss su Mercedes ai box



1955 - Searlatti e Lippi su Maserati

*1955 - La Siata di Spinel e
Sodano*



*1955 - La Kieft di Fink e
Kornekauer*



1955 - Arezzo e Alterio su Fiat





1955 - De Costanze e Dernier su Peugeot

1955 - Young e Richardson su Lotus



1955 - La Maserati di Giardini e Mancini alla punzonatura





1955 - La Maserati di Cacciari e Sorrentino davanti ai box



1955 - Stirling Moss



1955 - La Jaguar di Vella e Termini

1955 - A Renwagen Mercedes







1955- La partenza di Fangio su Mercedes



1955 - La Mercedes di Zampiero e Villotti alla punzonatura

1955 - Fotografo ai box



1955 - La Fiat di De Sarzana e Ravetto ai box



*1955 - Fangio alla punzonatura della
sua Mercedes*

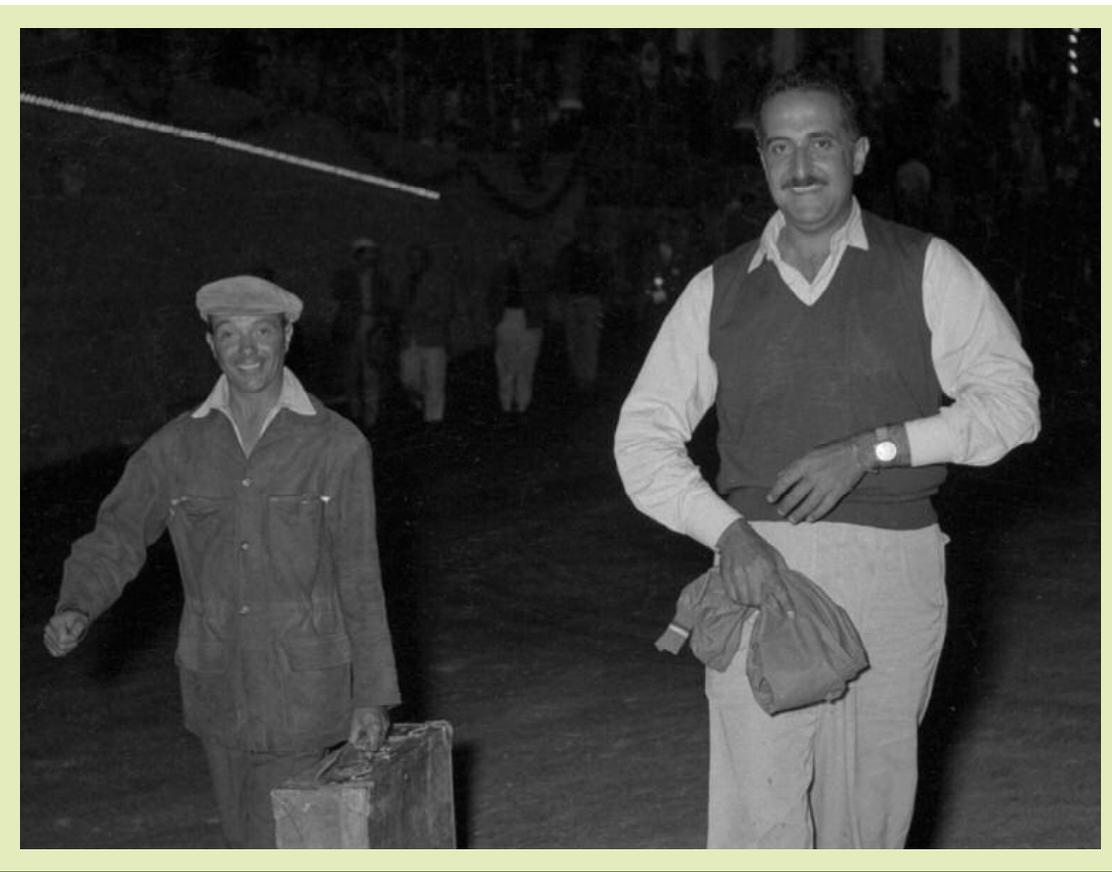




1955 - Alfred Neue Bauer



1955 - La Mercedes di Moss ai box



1955 - Antonio Pucci

1956 - La Ferrari di Bordonaro e Pucci

174







1956 - Pubblico

*1956 - La Maserati di
Garavaglia e Gramigna*



1956 - Cestelli e Musso su Mercedes





1956 - Cucinotta su Maserati

1956 - Fotografie

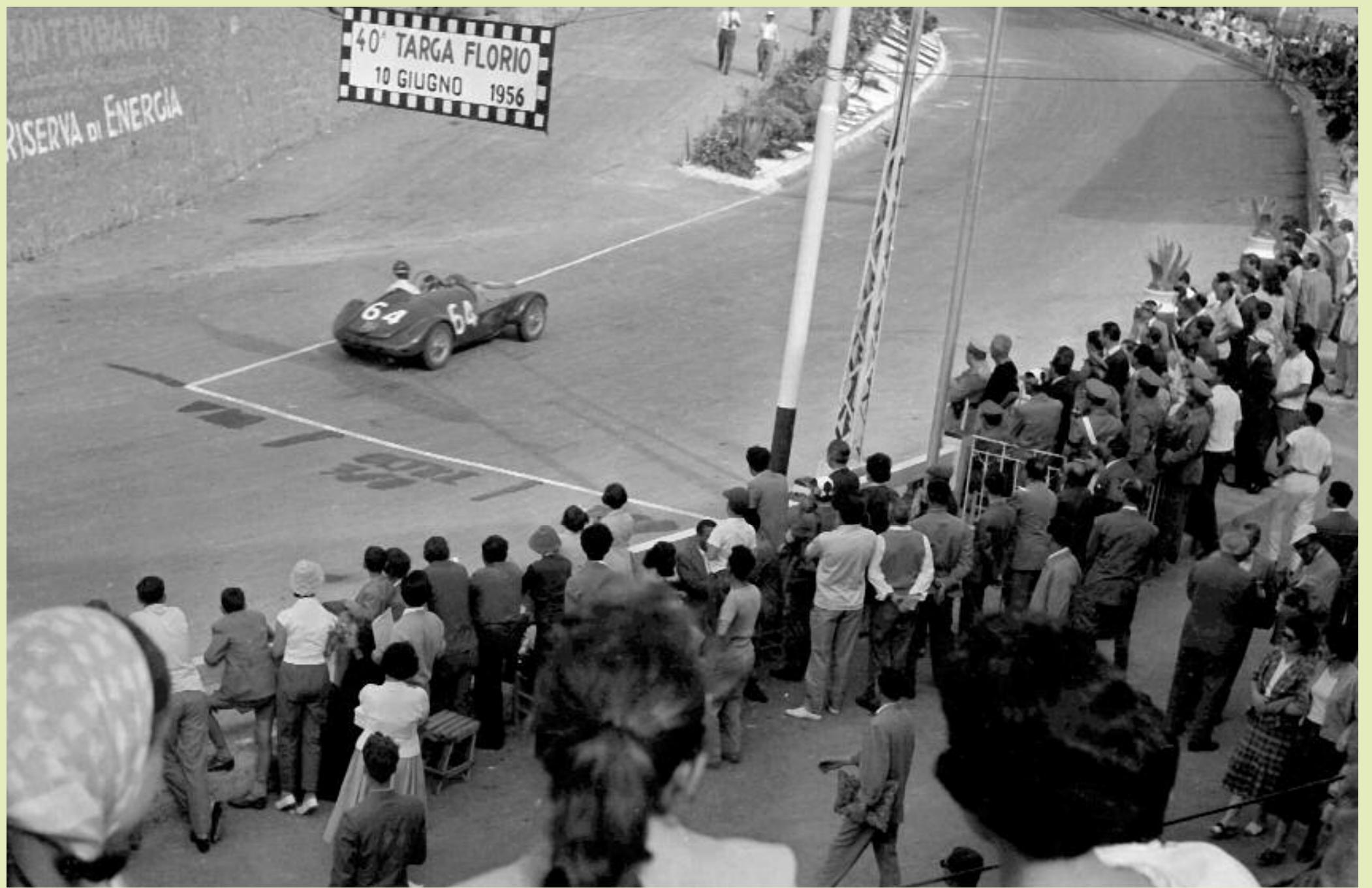




1956- Spettatori in relax



1956 - Maglioli ai box



1956 - La Porsche vittoriosa di Maglioli e Von Hanstein

1956 - La Fiat di Picone e Di Salvo





1956 - Pubblico



1956 - L'Alfa Romeo di Ivanhoe



1956 - La Giaur di Tinazzo





1957 - Taruffi ai box



1958 - Spettatori

1958 - Florio con Musso e Giendebien





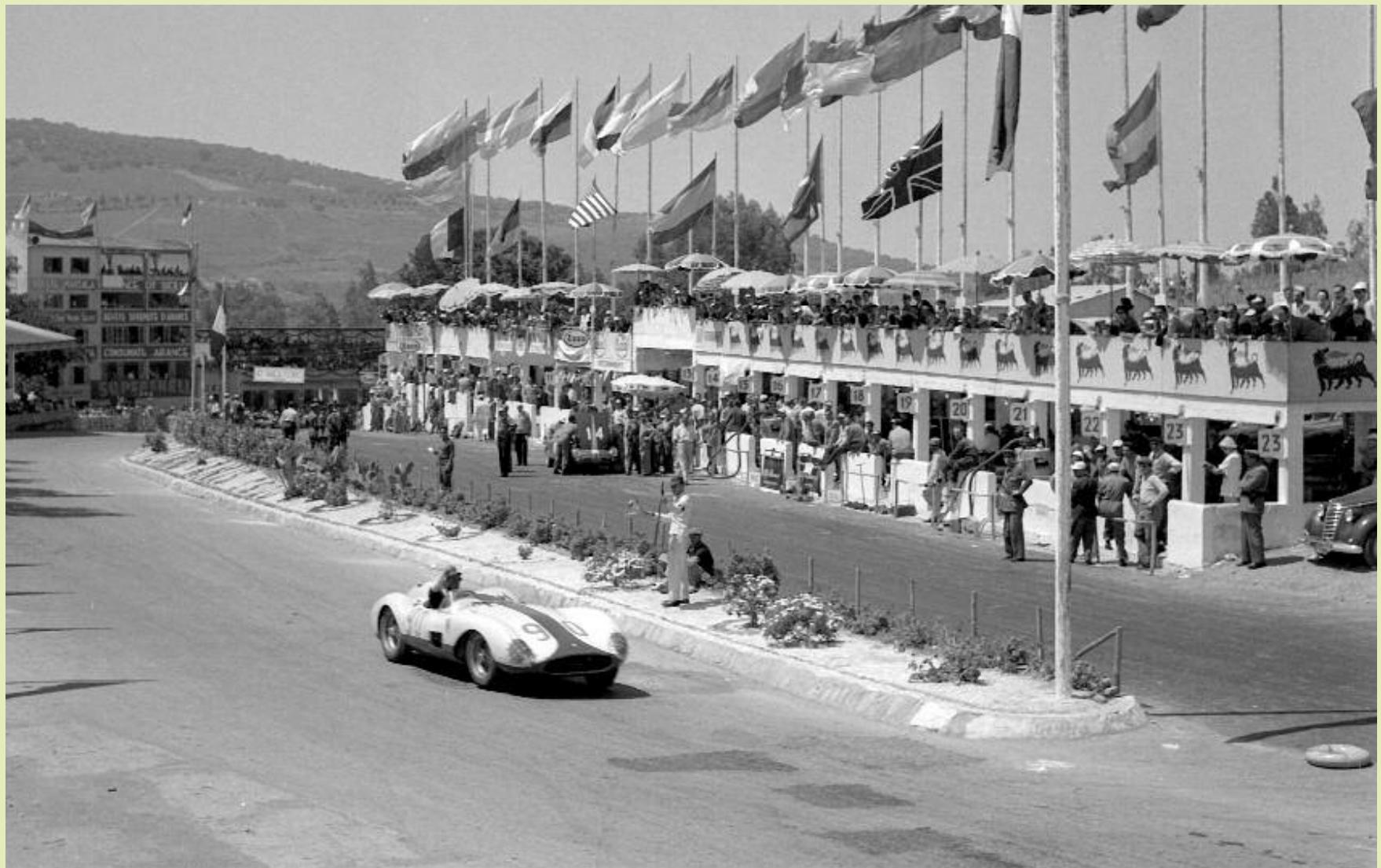
1958 - La Ferrari di Munaron e Seiden



1958 - Florio con Geindebien e Musso



1958 - I vincitori Geindebien e Musso



1958 - La Ferrari di Starrabba e Cortese







1958 - Tribune



1958 - Pubblico



1958 - La Fiat Rcar di Minneci e Di Salvo

197



1958 - Pubblico



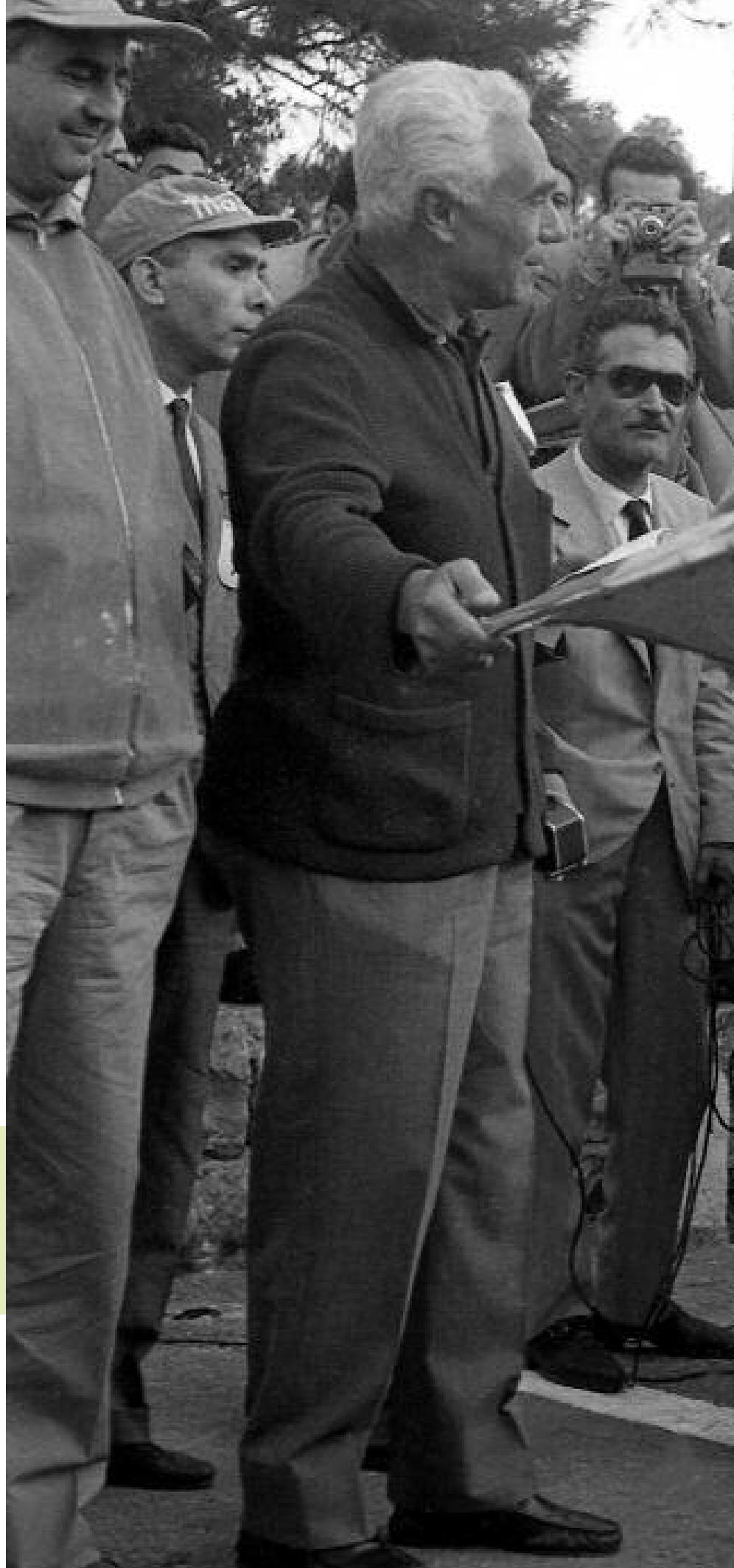
1958 - Pubblico



1958 - Pubblico



*1959 - Taruffi e Cecè Paladino danno il via alla
Porsche di Pucci*







1959 - La Osca di Trapani e Guercio

1959 - La Porsche vittoriosa di Barth e Seidel





1959 - La Ferrari di Tabianca e Scarfiotti



1959 - La Porsche di Linge e Scagliarini





*1959 - La Osca di Trapani e
Guercio alla punzonatura*





X-100

MULTIGRADE

MOTOR

SHELL



1960 - La Lancia di Largaioli e Zecchi ai box

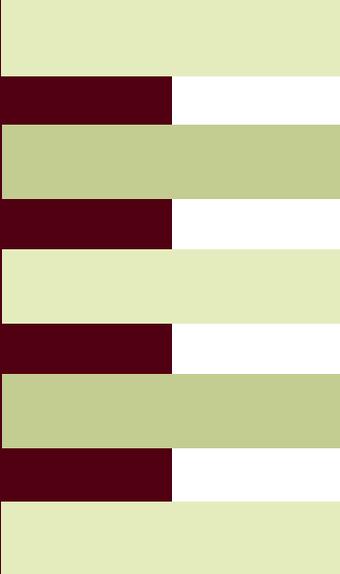


1960 - La Fiat di Diomaiuta e Presciutti ai box

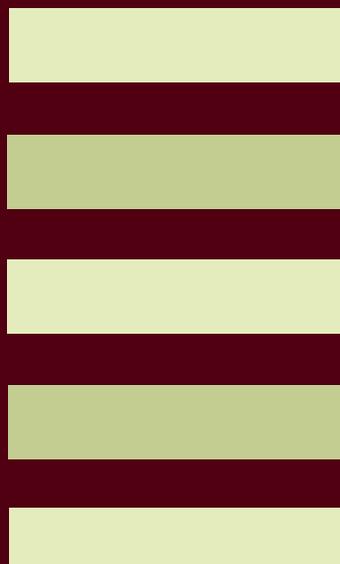
1960 - Box



1960 - La Ferrari di Lenza e Maglione



Il mito diventa storia



1961 - 1973



1961 - La DB di Laureau e Jager ai box

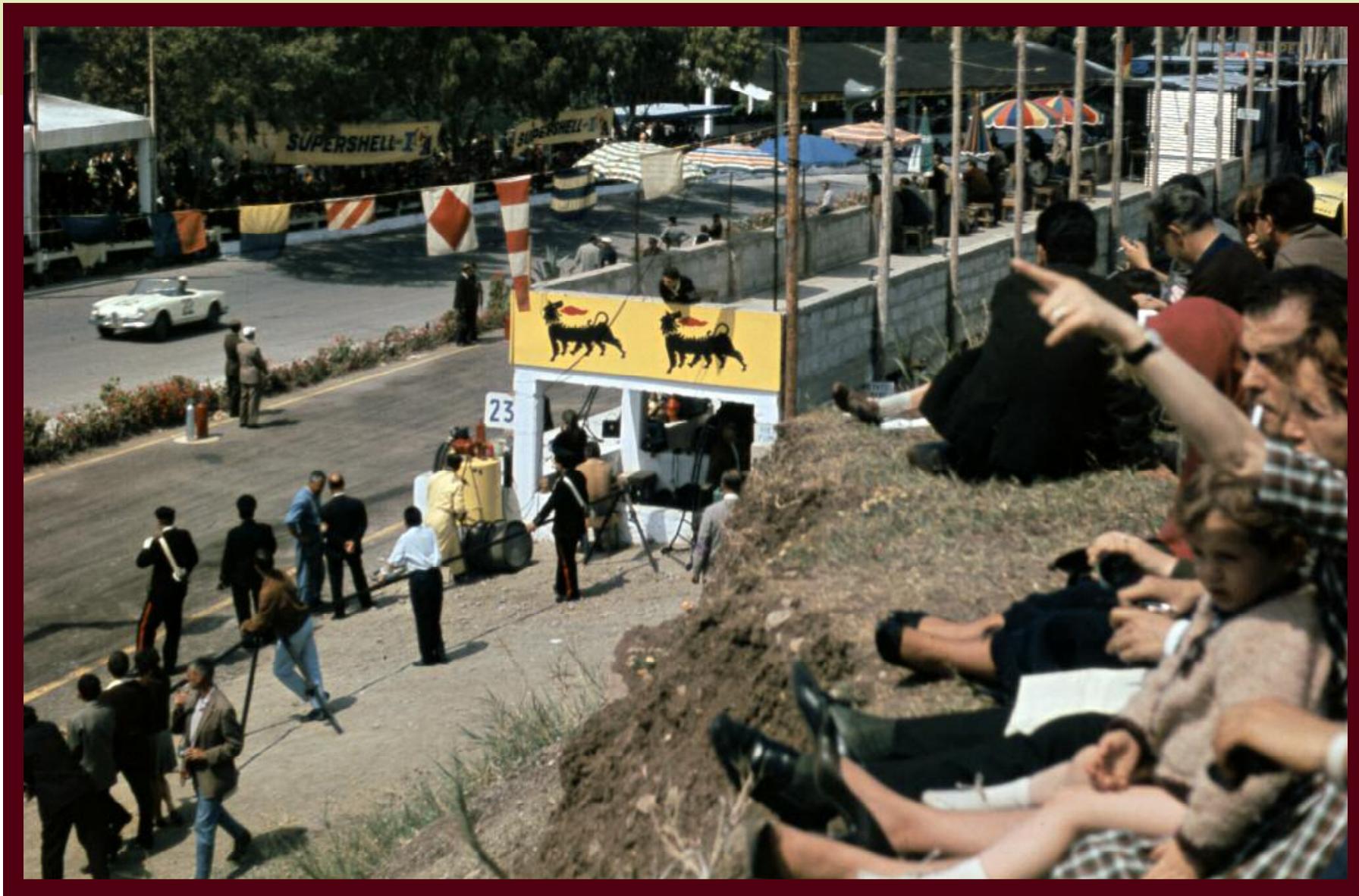
214







1964 - L'Alfa Romeo di Trapani e Donato ai box



1961 - L'Alfa Romeo di Trepia e Parla





*1962 - Vaccarella ai box con la Porsche
discute con Bonnier*



1962 - La Porsche di Vaccarella e Bonnier

1962 - Geindebien su Ferrari



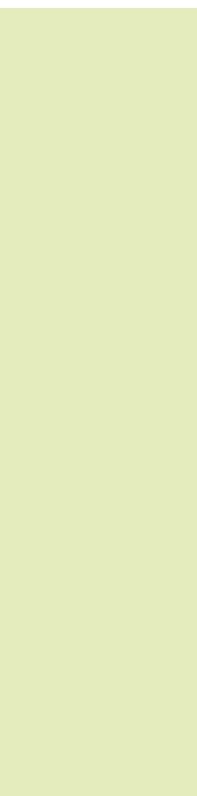


1965 - La Ferrari vittoriosa di Vaccarella ai box

*1965 - La Fiat Abarth di Cella
ed Hermann*



*1966 - La Porsche vittoriosa
di Muller e Mairesse*

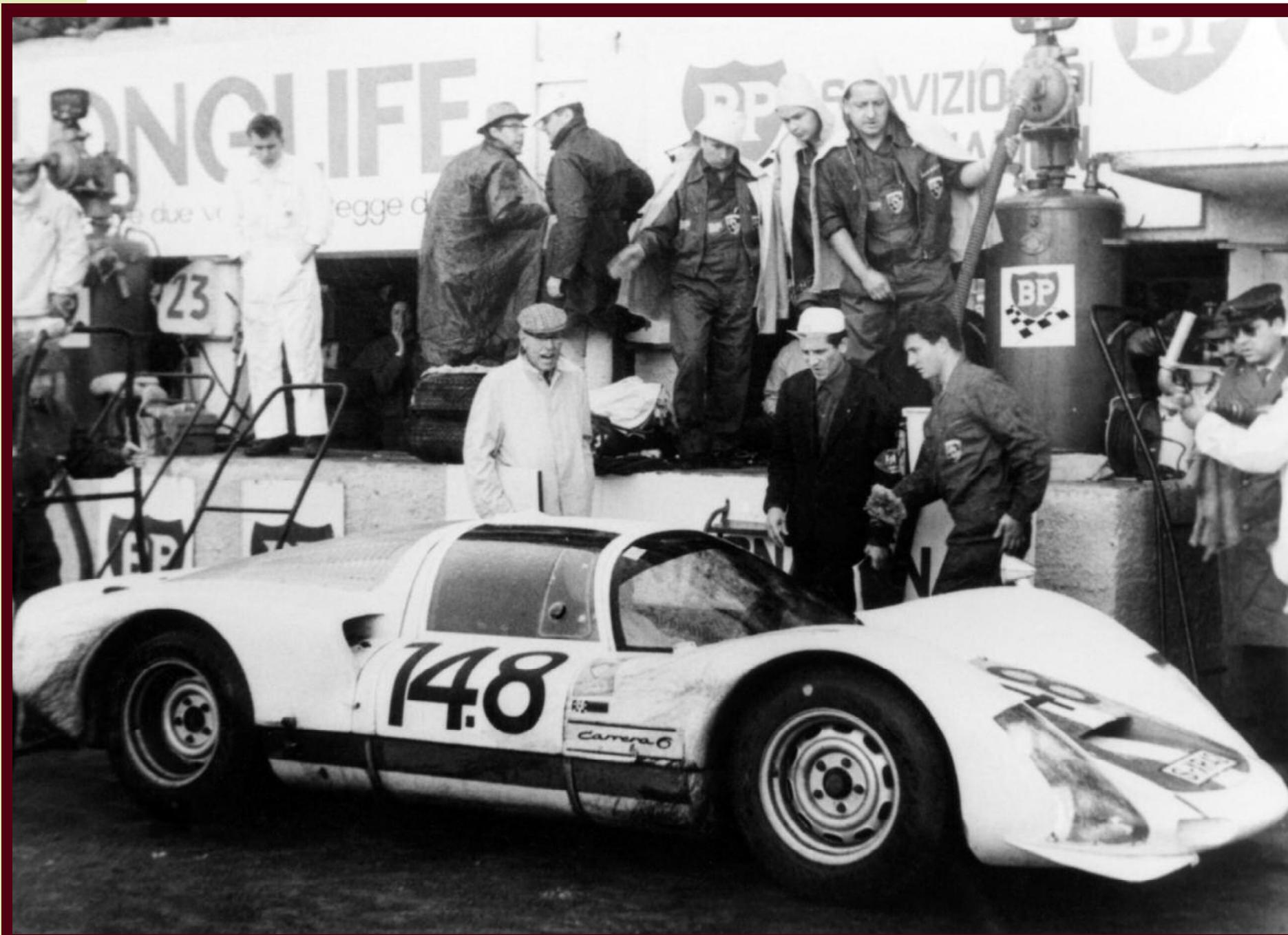


1966 - Un passaggio della Porsche di Muller e Mairesse

224





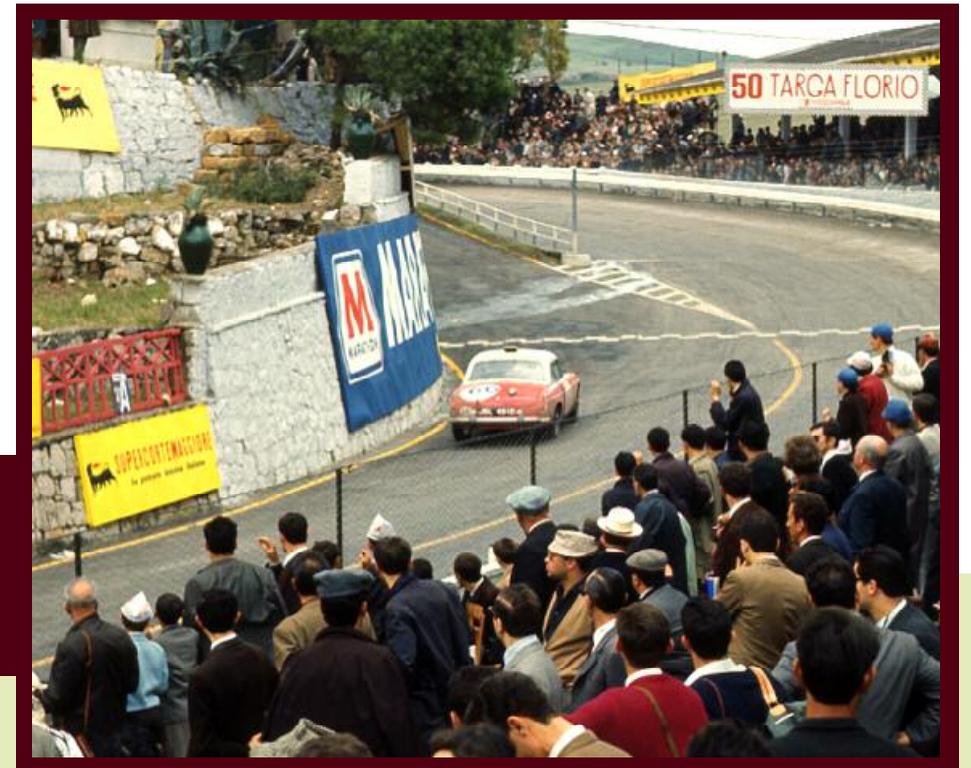


1966 - La Porsche vittoriosa ai box

*1966 - La Dino di Guisçet e
Baghetti*



1966 - Lancia ed MG ai box



*1966 - La MG di
Hedges e Handley*



228

1966 - Box Porsche

1966 - La Porsche di De Udy e De Clark ai box





1966 - Box Il muletto della squadra Alpine Renault

1966 - Box



*1966 - La Ferrari di
Epstein e Hawkins*





1967 - la Ferrari di Vaccarella



1967 - L'Alfa Romeo di Geki Russo e Todaro



1967 - Vaccarella ai box



1967 - Bonnier su Alfa Romeo

1967 - Box Porsche





1967 - L'Alfa Romeo di Bonnier e Baghetti ai box

*1967 - La Ferrari di
Vaccarella e Scarfiotti*

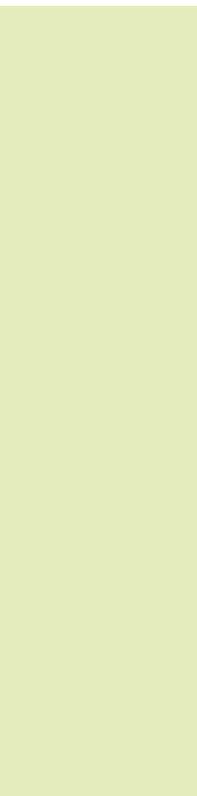


1967 - Phill Hill su Chaparral



1967 - Box



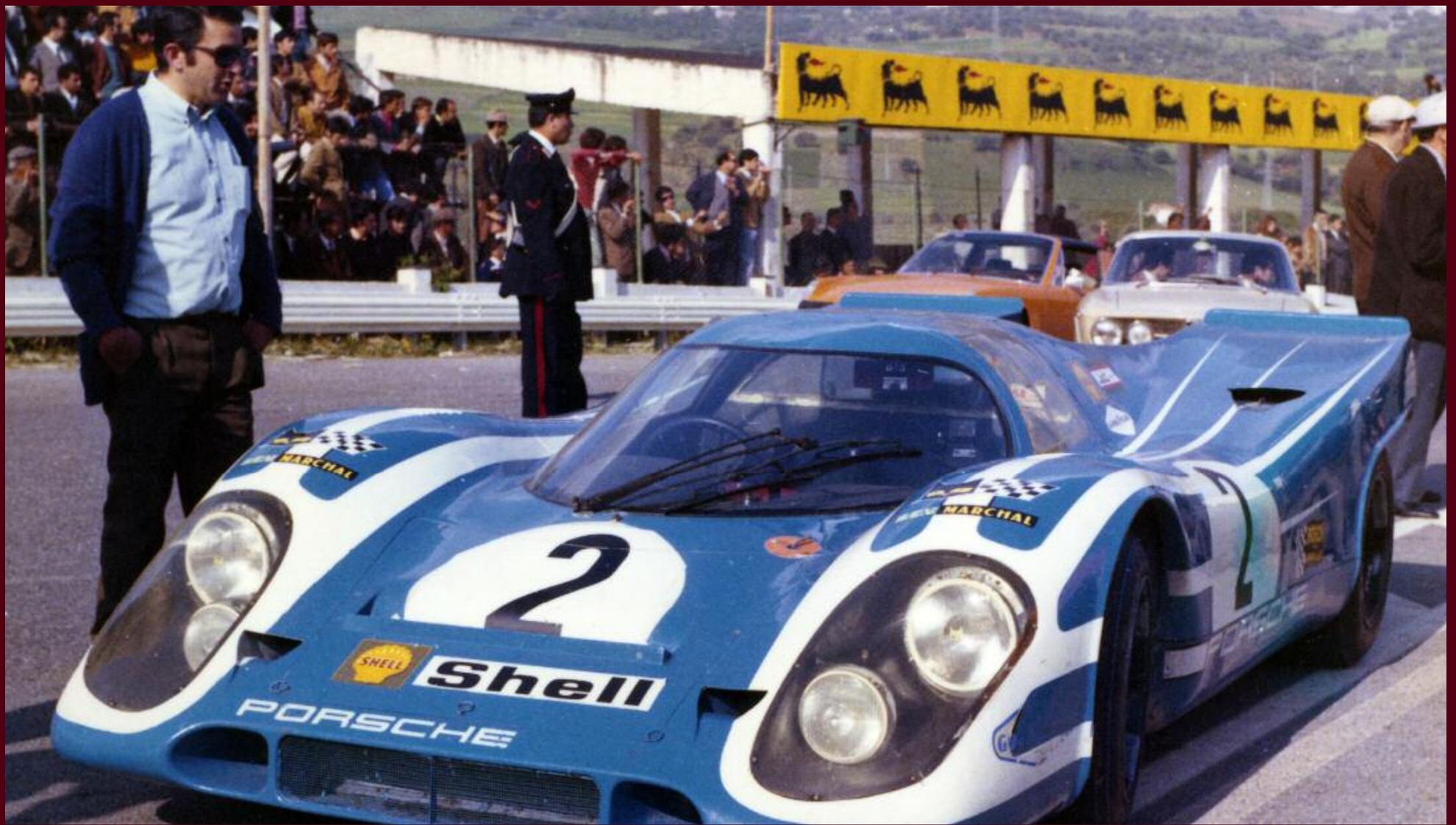


1968 - La Porsche vittoriosa di Eford e Maglioli

240



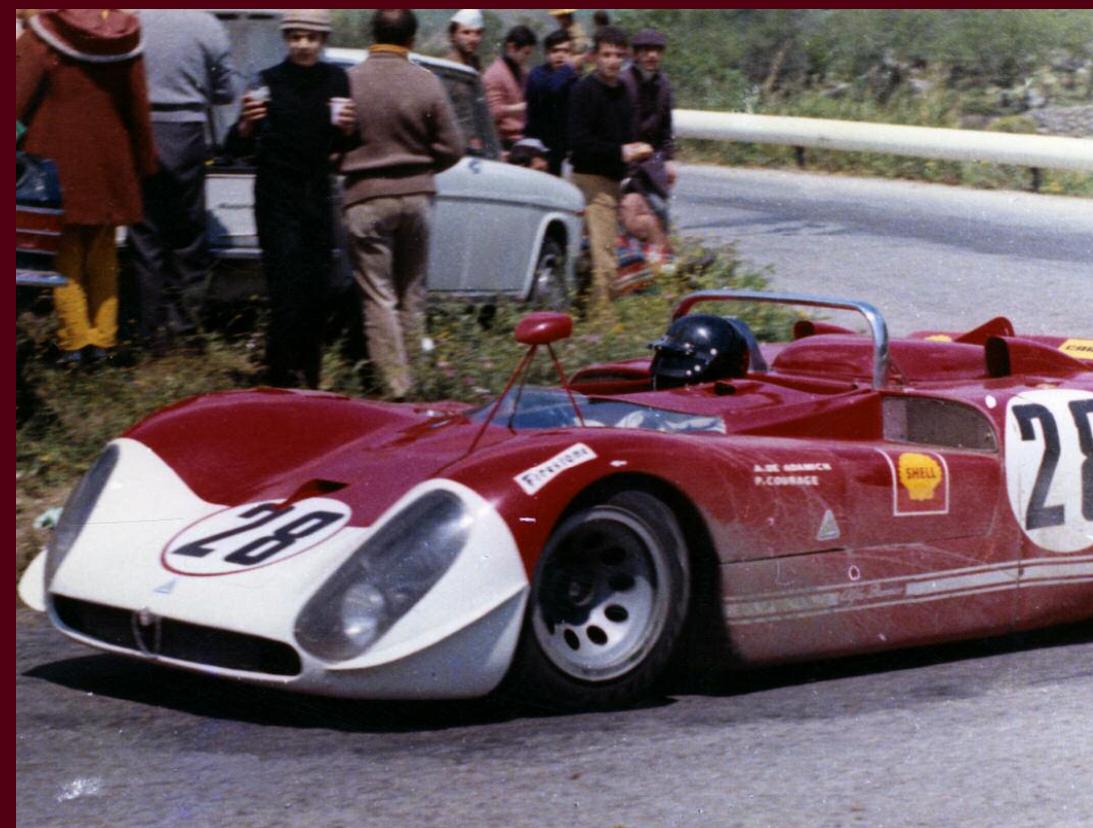




1970 - La Porsche di Hermann e Eford ai box durante le prove



*1970 - La Lancia di
Munari e Pinto*



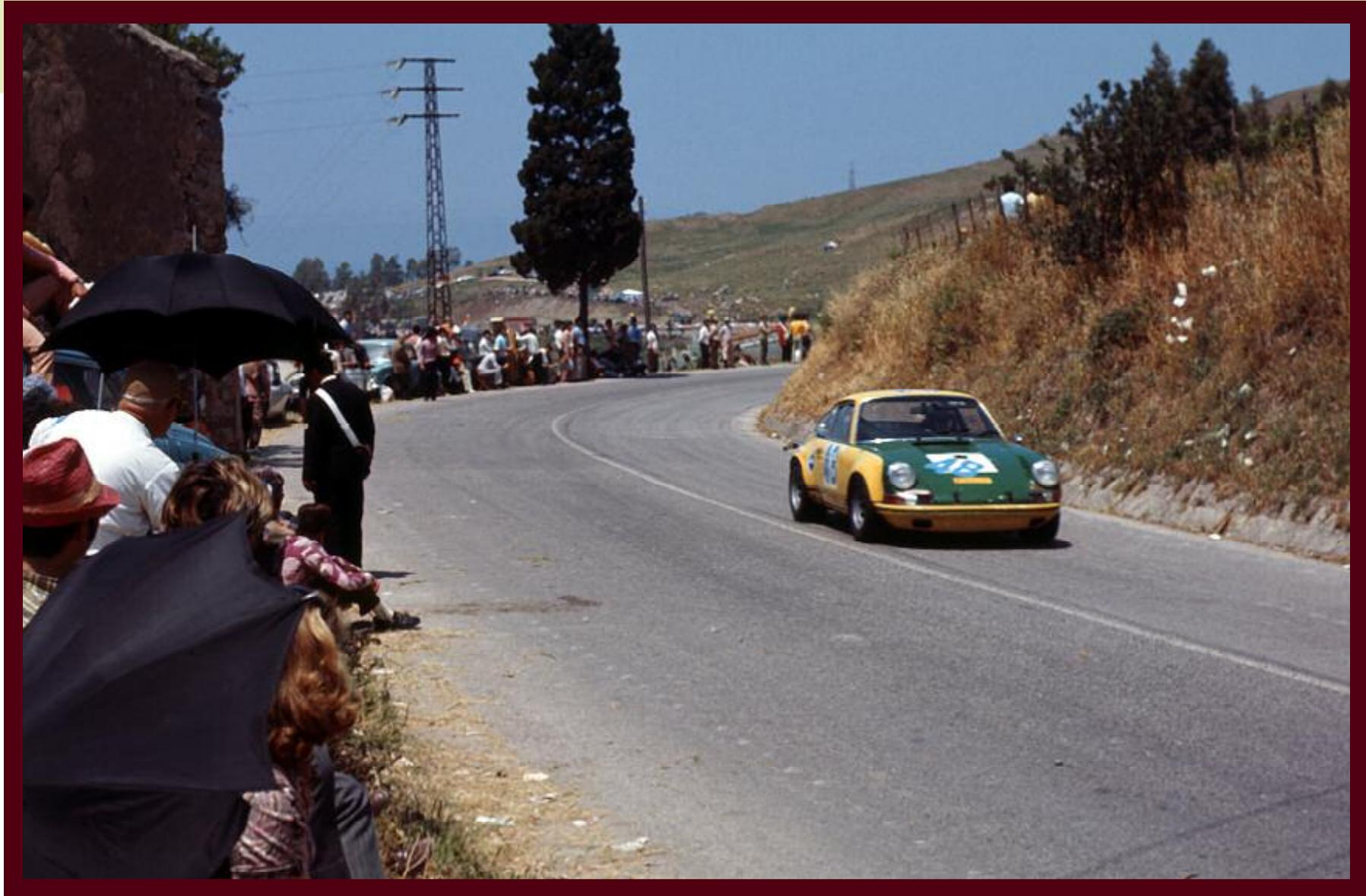
*1970 - L'Alfa Romeo di
Courage e De Adamich*



1971 - La Lancia di Pinto e Ragnorri insegue una Porsche

1971 - La Lancia di Anastasio e Genta





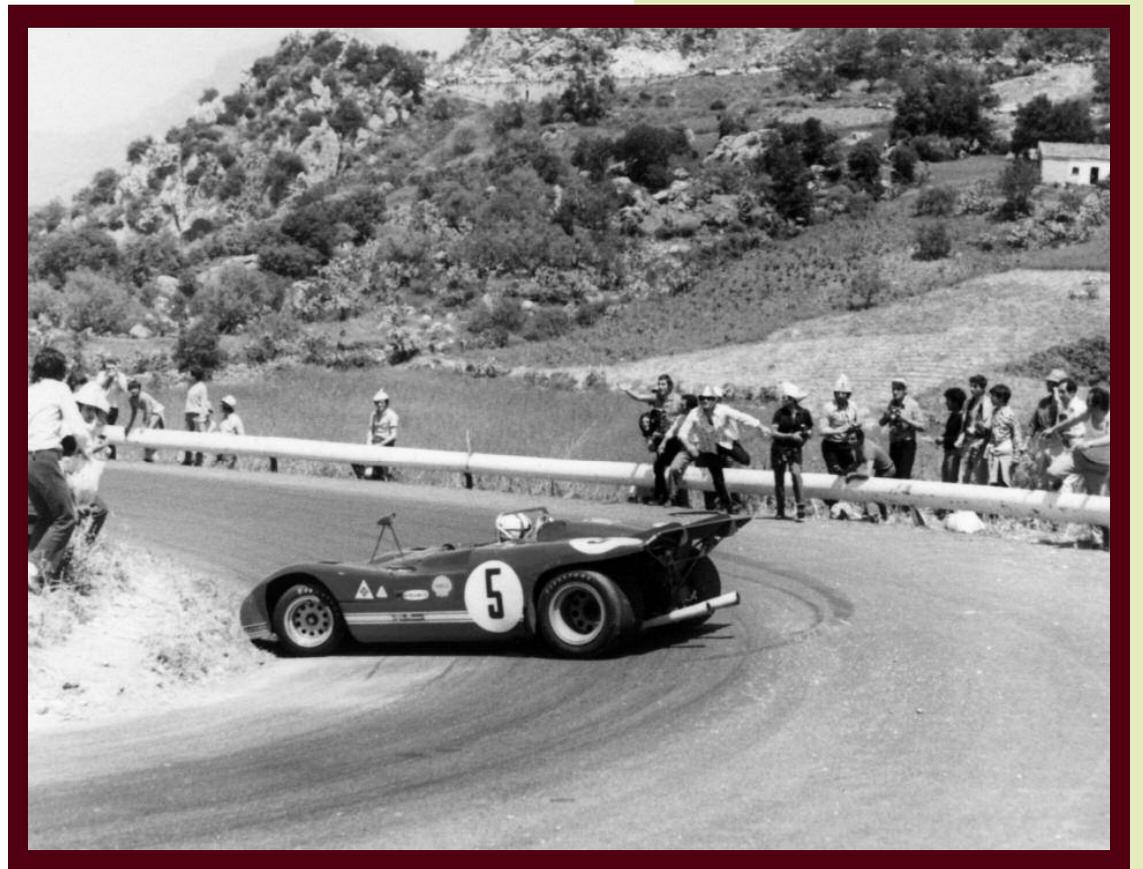
1971 - La Porsche di Stotze e Polin



1971 - Partenza



1971 - La Porsche di Bonomelli e Deckers insegue la Ferrari di terra e Lo Piccolo sotto Caltavuturo



*1971 - L'Alfa Romeo di Vaccarella
in testacoda sotto Caltavuturo*



GOODYEAR

115

ALFA ROMEO
TOMASO PANTERA
GTV

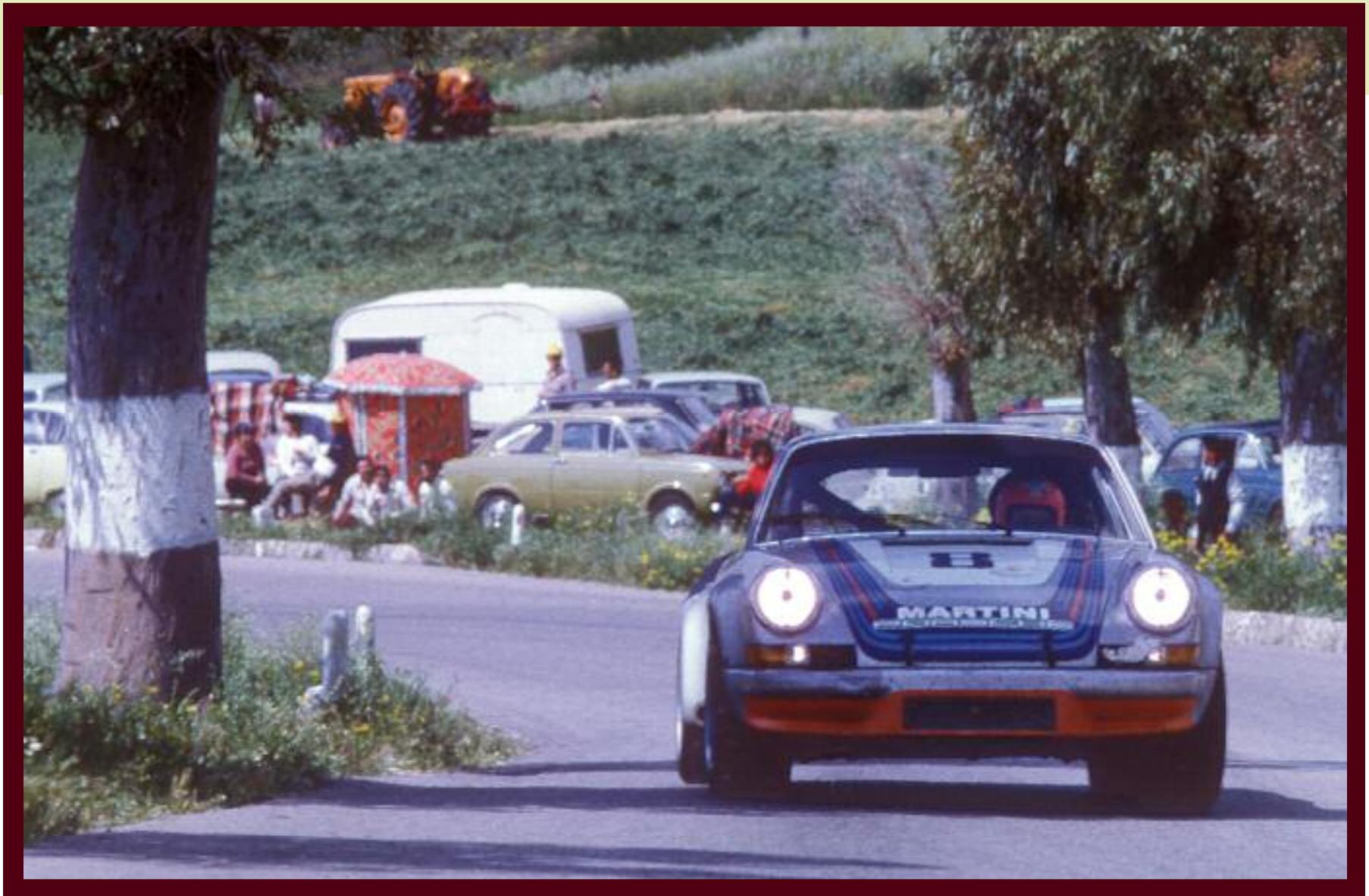
115



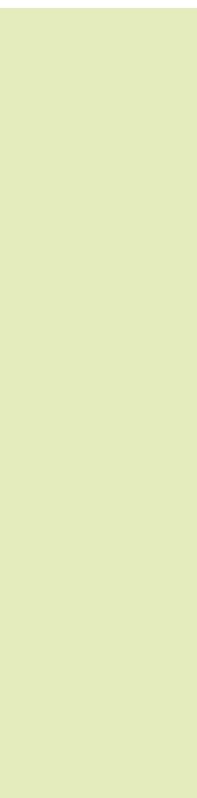
1973 - La Pantera di Pietro Marchi
Michelangeli



1973 - La GTA di Zanetti e Galimberti



1973 - La Porsche vittoriosa di Müller e Van Lennep



*1973 - La Ferrari di Vaccarella
e Mezzario sul Van ufficiale*

254





GOODYEAR

ARTURO MERZARIO
NINO VACCARELLA

MAGNETI
MARELLA

CHAMPION

VERODO

NINO VACCARELLA



256

1973 - La Lancia di Munari e Andruet

1973 - La Pantera di Pietromarchi e Micangeli







1973 - Duello tra LMS