



Automobile Club d'Italia

8 - 9 - 10
MAGGIO
2014

NUMERO UNICO

98^a

TARGA FLORIO®



TARGA FLORIO®
Historic Rally 25^a





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia
Targa Florio – Historic Rally 2014



P I C C H I A N I & B A R L A C C H I
F I R E N Z E



Dal 1906 la fonderia della "Targa Florio"



NDICE

- **Saluto del Presidente ACI – pag. 3**
- **Saluto del Presidente AC Palermo – pag. 4**
- **Saluto del Vice Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana - pag. 4**
- **Saluto del Sindaco di Palermo – pag.5**
- **Saluto del Sindaco di Campofelice di Roccella – pag. 5**
- **Saluto del Sindaco di Cefalù – pag. 6**
- **Saluto del Sindaco di Collesano – pag. 7**
- **Saluto del Sindaco di Termini Imerese – pag. 7**
- **La Targa Florio – “A Cursa” “L’Evento” – pag. 8**
- **La Targa Florio “I luoghi” – pag. 9**
- **Il Campionato Italiano Rally 2014 – pag. 19**
- **La 97^a Targa Florio andò così – pag. 24**
- **I protagonisti del CIR e non solo (Piloti, vetture moderne e storiche) – pag. 27**
- **I Media del CIR (Copertura media) – pag.49**
- **Programma 2014Rally Internazionale di Sicilia e Historic Rally – pag.51**
- **Albo D’Oro – pag. 54**
- **Giorni di ordinaria pazzia (di Salvo Manuli) – pag. 56**

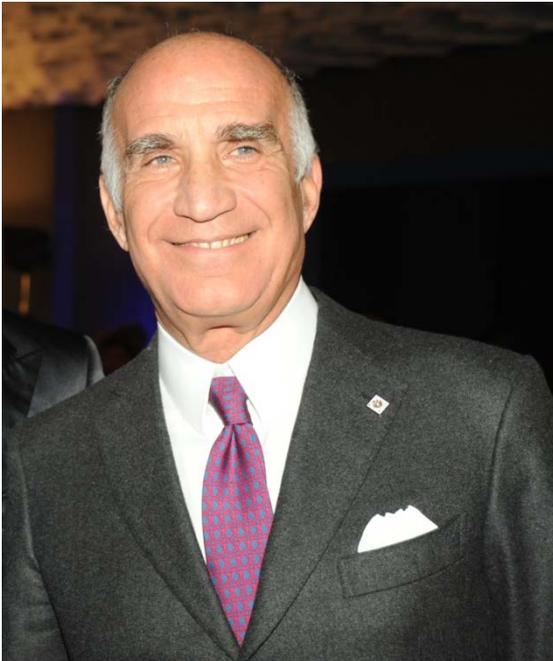
<p><i>A cura di</i> Rosario Giordano <i>e lo staff comunicazione Rally ACI Sport S.p.A.</i> <i>Hanno collaborato</i> Alsandro Bugelli Marco Benanti Enzo Cerrone Luca Masaracchio Salvo Manuli</p>	<p><i>Foto</i> Photo 4 Erregifoto Gisella Gussio Museo Biblioteca “Targa Florio” Campofelice di Roccella Informazioni turistiche dei Comuni</p> <p><i>Dipinti: riproduzione delle opere</i> Del Maestro Salvo Manuli</p>
--	---



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Angelo Sticchi Damiani – Presidente Automobile Club D'Italia



L'edizione numero novantotto della Targa Florio rappresenta la seconda occasione per l'Automobile Club d'Italia di essere al fianco dell'AC Palermo a supporto diretto nell'organizzazione della corsa più antica del Mondo, giunta a meno due da quel traguardo che vogliamo raggiungere insieme, la centesima edizione. La collaborazione nata nel 2013 ha portato ad una notevole crescita e le prospettive condivise del rilancio della competizione, che ha reso famosa l'Italia nel Mondo, sta procedendo grazie al professionale lavoro di tutte le componenti della squadra che si è posta al servizio di quello che è un patrimonio da salvaguardare. Alcune componenti hanno dato immediatamente fiducia al gruppo di lavoro che si è formato nel 2013, altri ne hanno atteso i primi risultati concreti e poi si sono uniti con entusiasmo e sono i benvenuti, come tutti coloro che

vogliono apportare energie nuove ed utili alla crescita di un evento che si evolve nel tempo, non vive di sterili ricordi di un passato fastoso, piuttosto continua a costruire i propri successi sulle solide e luminose basi che offre la storia della leggendaria corsa. Il dialogo sempre più aperto con le Istituzioni e le pubbliche Amministrazioni, è un segno chiaro del ritorno alla via della piena collaborazione di tutte le energie positive di cui dispone la Sicilia per la Sicilia. Un'isola, a cui sono personalmente molto legato, che come pochi può contare su una straordinaria forza interna data dall'esclusiva passione della sua gente. Ho affermato e continuo a farlo, che sono i Siciliani che da sempre rendono grande la Targa Florio, quello che vivono come evento parte della propria identità. La "Targa" vive e cresce nei luoghi che da sempre le appartengono e con cui c'è un continuo interscambio. L'esclusiva cornice palermitana di piazza Politeama torna ad essere il salotto della Cerimonia di Partenza, come altri luoghi che tornano parte integrante dell'evento come Campofelice di Roccella, Cefalù, Termini Imerese e Collesano. Da sportivo conosco l'importanza per ogni pilota di partecipare alla Targa Florio, per cui rivolgo un particolare saluto a tutti coloro che della gara sono protagonisti e con loro condivido l'emozione che si vive davanti ad un pubblico esclusivo mentre si attraversano luoghi unici e sulle strade su cui si sono scritte grandi pagine di automobilismo. Avviamoci, dunque verso un'altra grande edizione della Targa Florio.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Angelo Pizzuto – Presidente Automobile Club Palermo



“Vivere le fasi organizzative dell’evento Targa Florio è un’esperienza emozionante ed entusiasmante, ma anche una consistente responsabilità, che solo vivendola dall’interno può essere recepita appieno. L’Automobile Club Palermo è affiancato dal fondamentale e solido supporto dell’Automobile Club d’Italia con le sue figure professionali ed efficienti, oltre a poter contare sull’appassionata competenza del proprio staff. Insieme stiamo camminando verso l’esclusiva tappa della centesima edizione del 2016. Proprio questa data costituisce l’importante pietra miliare per quello che è un patrimonio siciliano ed italiano, che va opportunamente rivalutato e rilanciato nello spirito di grande lungimiranza che animò il suo

ideatore. In questa prospettiva l’AC Palermo ha iniziato a rinsaldare il dialogo con tutte le componenti che devono continuare ad essere parte integrante della corsa automobilistica più antica, simbolo dell’Italia nel Mondo. Per questo ringrazio innanzi tutto l’Assemblea Regionale Siciliana, i Comuni di Palermo, Campofelice di Roccella, Cefalù, Collesano e Termini Imerese che immediatamente si sono uniti a noi nell’importante cammino verso la piena rivalutazione di un Patrimonio italiano che è nato e vive in Sicilia. La “Targa” vive nei suoi luoghi dove continua la sua crescita, luoghi dai quali scaturisce l’unione d’intenti che rinsalda sempre più il gruppo di lavoro. Porgo il mio personale benvenuto e quello dell’intero AC Palermo a tutti i concorrenti che saranno protagonisti della 98^a Targa Florio, ringraziandoli per avere scelto di onorare ed essere onorati dalla “Cursa”, teatro senza pari di memorabili sfide epiche al volante. Un caloroso benvenuto a tutto il pubblico, che come sempre sarà coprotagonista dell’evento “Targa” ed un ringraziamento a quanti lavoreranno per il migliore svolgimento della competizione.

Antonio Venturino – Vice Presidente Assemblea Regionale Siciliana



La Targa Florio è un patrimonio che la comunità siciliana tutta non deve disperdere. Non si tratta soltanto di una manifestazione sportiva dall’indiscusso valore internazionale, ma ad essa sono collegate storie, miti leggende di una regione, che grazie al pionieristico impegno della famiglia Florio, si scopre unita e coesa grazie alla “Cursa”. Grazie alla Targa Florio la Sicilia ritrova ogni anno il suo naturale entusiasmo, quell’entusiasmo purtroppo spesso sopito dal peggiore momento di crisi occupazionale che la nostra terra sta attraversando. Il ruolo della politica deve essere quello di sostenere ed incoraggiare un evento come quello della targa Florio capace di promuovere il nome della Sicilia a livello internazionale. Non sono un esperto di motori, ma so che grazie a questa manifestazione

giungono in Sicilia migliaia di persone tra giornalisti, team e piloti, appassionati ed addetti ai lavori che vivono la nostra terra per una settimana e conservano un ricordo



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



indimenticabile. Il ritorno mediatico che la gara offre alla Sicilia è impareggiabile, per queste ragioni è intendimento mio e dell'Istituzione che rappresento, accompagnare la Targa Florio verso il centenario, anche questo un traguardo che pochissime manifestazioni al mondo possono vantare. Occorre però investire su un brand unico Targa Florio, su una manifestazione unica e non frammentata che renda sempre più la gara un evento annuale, da vivere con passione e dedizione. Sarò presente alla partenza e spero di poter seguire le fasi più importanti della gara. Agli organizzatori, l'Automobile Club Palermo, insieme all'Automobile Club Italia, agli appassionati, ai team ed ai piloti, oltre che al numeroso pubblico rivolgo un cordiale benvenuto ed un caloroso abbraccio.

Leoluca Orlando – Sindaco di Palermo Presidente ANCI Sicilia



"E' con grande e rinnovato entusiasmo che ci prepariamo a vivere la 98ma edizione della Targa Florio. Questo storico appuntamento sportivo, rappresentata per la Sicilia un veicolo importante di attrazione sportiva, culturale e turistica. Il mio apprezzamento va agli organizzatori della manifestazione, all'Ac Palermo e all'Automobil Club d'Italia, che con il loro contributo e la loro professionalità, consentono una straordinaria continuità alla corsa automobilistica più antica del mondo, conservando, così, le radici, ma rendendola

anche attuale e moderna. La Targa Florio rappresenta uno dei principali tasselli del mosaico Palermo e del mosaico Sicilia, sicuro di vedere una cornice di pubblico sempre più numerosa ed appassionata sulle leggendarie strade delle Madonie".

Rosario Massimo Battaglia – Sindaco di Campofelice di Roccella



"L'edizione 2013 della Targa Florio ha segnato il ritorno a casa per la corsa più antica del Mondo, che è tornata a Campofelice di Roccella, nei luoghi da dove partirono le prime tre edizioni, a cui si è aggiunta lo scorso anno la novantasettesima, che nel nostro Comune ha avuto la sua partenza ed il suo traguardo. La gente di Campofelice ha abbracciato l'evento e la Piazza Garibaldi gremita di pubblico ne è stata la conferma. L'affetto di Campofelice ha portato alla riconferma della sede dell'arrivo finale e dello studio TV RAI da dove viene trasmesso lo speciale sulla gara, oltre che del Targa Florio Village.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Il nostro comune ha confermato il ruolo centrale di capofila nella squadra al fianco dell'evento che cresce sempre più, come il rilancio della stessa competizione. Quest'anno le accresciute esigenze organizzative e gli standard regolamentari ci hanno permesso di riconfermare la sede del traguardo finale nel cuore di Campofelice, mentre ci spostiamo nella nuova ed elegante struttura di un villaggio residenziale del nostro Comune con i parchi assistenza. Proprio in corrispondenza dell'odierno parco assistenza sulla SS 113, più famoso come "Rettilineo di Buonfornello" partirono le prime tre edizioni della corsa.

Rosario La Punzina – Sindaco di Cefalù



Sono particolarmente lieto del fatto che, da quest'anno, Cefalù sia tra i protagonisti dell'ambiziosa volontà di voler far tornare la gara automobilistica più antica e più bella del mondo tra i grandi eventi sportivi e rilanciare, insieme ad essa, l'importanza dei nostri territori.

Sappiamo bene che la "Targa Florio" non può e non deve essere considerata una corsa di automobili qualsiasi. Essa non solo ha il felice primato di essere la

più antica del mondo, ma è una manifestazione che, nella sua storia, è sempre andata oltre l'ambito sportivo per rappresentare una pagina di storia della Sicilia e del territorio Madonita.

In oltre un secolo il rombo dei motori dei bolidi, che si inerpicano negli stretti tornanti delle strade di montagna e attraversano le strade dei nostri paesi, ha rappresentato la voglia di progresso, di riscatto e di sviluppo del nostro territorio.

Come capita nella vita, a momenti di gloria sono seguiti momenti meno belli: la crisi economica, i cambiamenti sociali e culturali, il profondo mutare della tecnologia, hanno inciso sul modo di essere di questa competizione sportiva.

Ancora una volta credo che la "Targa Florio" sia una metafora dei tempi che stiamo vivendo. Vogliamo che essa riprenda il ruolo che merita nell'ambito delle grandi gare automobilistiche internazionali, allo stesso modo in cui vogliamo che Cefalù e le Madonie riconquistino, in ambito turistico, il ruolo di primo piano cui hanno diritto. In tal senso essa può essere un formidabile volano di promozione.

Come ci dimostrano le scuderie che partecipano alla gara, solo con un autentico spirito di squadra si può vincere. Auspico dunque che tra tutti i soggetti interessati si possa fare squadra per tagliare un traguardo fatto di crescita e sviluppo.

Per questo assicuro che Cefalù saprà fare la sua parte anche grazie a ciò che il suo nome rappresenta nel mondo.

Giacché, la mia città, grazie alla Basilica Cattedrale, è candidata a diventare Patrimonio dell'Umanità penso che sia stato doveroso impegnarsi perché Cefalù avesse un ruolo di primo piano nell'edizione 2014 e in quelle dei prossimi anni. Penso, infatti, che anche la "Targa Florio" per la sua storia e per ciò che ha rappresentato e che continua a rappresentare, sia un autentico patrimonio dell'Umanità.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Giovanni Meli – Sindaco di Collesano



Collesano fa parte integrante della Targa Florio, è uno di quei centri delle Madonie dove la gara ha vissuto e continua a vivere i suoi migliori momenti. Il nostro Comune è parte integrante dell'evento, come il suo nome è sinonimo di Targa Florio. Sì, continua a vivere perché oggi più che mai sentiamo la Targa in evoluzione, nel pieno spirito di lungimiranza sotto il quale è nata. Personalmente sono orgoglioso di poter restituire la prova spettacolo ai collesanesi, popolo che ha sempre dimostrato grande amore e grande passione per la Targa Florio, dopo ben 41 anni il circuito cittadino che ripercorre il percorso originale della storica corsa più antica al Mondo. La leggenda tramandata da tanti

racconti torna viva per le vie del paese, è di nuovo a Collesano che le gesta tornano a compiersi. La corsa torna sulle "sue" strade, tra le case che di tante leggendarie sfide sono state testimoni e vogliono continuare ad esserlo, insieme ai loro abitanti ed a quanti arriveranno a Collesano per vivere insieme i grandi momenti di sport, ma anche per scoprire i tanti tesori di arte, cultura, tradizione, enogastronomia e natura, oltre al Museo della Targa Florio, che il centro nel cuore delle Madonie racchiude nel suo territorio.

Salvatore Burrafato – Sindaco di Termini Imerese



Saluto Salvatore Burrafato, Sindaco di Termini Imerese
E' un legame indissolubile quello che lega da oltre un secolo, Termini Imerese alla Targa Florio.

Lo stesso Vincenzo Florio aveva eletto la Città a cuore pulsante della sfida automobilistica madonita.

Già nei primi anni del Novecento l'industria legata alla competizione sportiva si trasferiva a Termini Imerese con piloti, dirigenti e tecnici che, ospiti del Grand Hotel delle Terme, ne facevano la propria base operativa.

Negli ultimi anni, il legame della Città a questo mito è stato consolidato dalla creazione del Museo del motorismo siciliano e della Targa Florio, nel nostro territorio. Testimonianza storica di una tradizione ancora viva, fortemente voluto dalla mia Amministrazione ed oggi punto di riferimento per tutti gli appassionati. Come uno scrigno di splendori a quattro ruote, perpetua la valorizzazione dell'eredità culturale termitana.

Anche quest'anno dunque, la Città di Termini Imerese sarà pronta e lieta di salutare e accogliere, con i suoi meravigliosi paesaggi, una delle ricorrenze che ne hanno scritto la storia.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



La Targa Florio – “A Corsa” – L’Evento



Non solo una gara, non una corsa, non una manifestazione, ma L’Evento. La Targa Florio è l’evento per ciò che rappresenta, che è stata e per ciò a cui mira. Una realtà che vive, cresce e si evolve attraversando vari periodi ognuno con le proprie caratteristiche, dai più fausti ai più impegnativi. Nella vasta fluttuazione attraverso oltre un secolo di storia, si avvicina a grandi passi l’edizione numero cento di quella corsa che è nata prima di tutte le altre e che più di ogni altra racchiude in sé una vasta quanto varia tradizione.

Mentre si avvicina l’importante pietra miliare del 2016, la Targa affonda le radici nel suo luminoso passato e continua il suo glorioso cammino, ritrova luoghi, persone, abitati, che non hanno mai smesso di farne parte, sono stati, nel tempo, soltanto più o meno al centro di una scena che non è mai statica, piuttosto nel suo dinamismo varia le sue forme ed i suoi spazi. Ritorna la cornice impareggiabile di Piazza Politeama nel cuore di Palermo, città centrale nella storia della Targa, che trasmette alla Targa il primo caloroso abbraccio delle interminabili ali di pubblico che accompagnano le auto alla discesa dal palco. Torna la sede di partenza ed arrivo di tappa a Cefalù, fulcro della Targa negli anni ’70 e ’80, ora di nuovo sede di partenza ed arrivo di tappa. Ritorna anche Termini Imerese ad essere parte attiva della corsa, la città sede del quartier generale delle prime edizioni della competizione e fino al 2012 del traguardo finale, nel 2014 ospita partenza ed arrivo di tappa, ma fa brillare di nuovo la stella del binomio Alfa Romeo – Nino Vaccarella. Quel “Preside Volante” che seppe accendere i cuori dei siciliani verso lo sport dell’auto, sempre acclamato ed icona di una Sicilia vincente, torna al volante dell’Alfa 33 con cui vinse la leggendaria edizione del 1971, seconda delle sue tre vittorie dopo quella del 1965 e prima di quella 1975. La città di Termini Imerese offre un tributo a Nino Vaccarella che sarà presente ad accogliere l’arrivo di tappa dei protagonisti del Campionato Italiano Rally al volante di quella mitica Alfa 33. Un evento nell’evento. Le auto da corsa accendono di nuovo lo spettacolo di una prova speciale che torna ad attraversare Collesano, tra quelle case e su quelle vie inscindibili dalla corsa e che ora tornano ad esserne parte attiva. Dentro Collesano una prova spettacolo, l’emozione mai sopita torna vibrante. Il successo del



2013 ha proiettato Campofelice di Roccella nel rinnovato ruolo di primo attore ed il centro “Porta della Madonie” ha rilanciato la propria leadership con una nuova area dedicata al Targa Florio Village, dove pubblico concorrenti ed addetti ai lavori vivono la competizione da coprotagonisti. Di Nuovo il cuore del comune in Piazza Garibaldi l’arrivo, la festa per i vincitori, gli studi della trasmissione TV e la conferenza stampa aperta a tutti. In prossimità del moderno “Targa Florio Village” sede dei parchi assistenza, vi fu la partenza delle prime tre edizioni della Corsa più antica al Mondo, sempre negli stessi luoghi potrebbe essere stata inventata

la granita, quando nel 1100 Re Ruggero si fermò a raccogliere e spremere dei limoni durante un viaggio di ritorno dalle Madonie trasportando ghiaccio.

Tanti elementi componenti una realtà simbolo della Sicilia e della sua identità nata dal lungimirante ed illuminato ingegno del suo inventore Vincenzo Florio, che cresce e si sviluppa traendo linfa dalla storia, ma soprattutto si confronta e dialoga con quanti le stanno intorno.

La Targa Florio – “I Luoghi”

Palermo

Visitare Palermo è come visitare una scatola magica: si adatta ad ogni stato d'animo e si mostra senza timore in tutti i suoi tanti e differenti lati. C'è la Palermo della storia, iniziata con la dominazione dei Fenici nel VIII secolo avanti Cristo, passata poi in mano ai greci, ai romani, agli arabi. C'è la Palermo delle tradizioni, come il culto di Santa Rosalia, le cui reliquie sono custodite nella cattedrale e la Palermo dei monumenti. Camminando per le sue strade si possono vedere tutte e quattro le città, e anche la Palermo delle contraddizioni, quella dove la periferia si scontra con il centro storico. E così, già dalla piazza del Duomo si nota il puzzle architettonico che contraddistingue questa città, dovuto ai tanti anni di differenti dominazioni. Un mosaico di stili, un miscuglio di influenze anche per la Cattedrale che conserva le reliquie della Santuzza, come viene chiamata qui Santa Rosalia. A lei Palermo dedica ogni anno cinque giornate di festeggiamenti che permettono di vivere tutto il folclore del posto, un misto di eventi tra religiosità e paganesimo.



Anche il Palazzo dei Normanni, poco oltre, percorrendo via Vittorio Emanuele, presenta il passaggio di diversi periodi storici e di rimaneggiamenti. Ma visitando Palermo non si può non visitare il Mercato Ballarò. Situato vicino alla stazione è animato da venditori che, con le loro incessanti cantilene in dialetto locale, decantano la qualità della loro merce e vi attirano verso i loro banchi, pieni di prodotti tipici locali di ogni genere. Ma anche un visita al mercato della Vucciria non è da mancare. Questo mercato, che somiglia molto a un suk arabo, è un vero e proprio labirinto di

bancarelle, tendoni con i suoi colori e i suoi mille profumi. E' un mercato antico, situato in un intrico di vicoli e piazzette, dove non è difficile perdersi e dove botteghe e bancarelle si accalcano l'una sull'altra in un disordine che sembra quasi predefinita armonia, tra le pile di cassette di frutta, di ortaggi, forme di pecorino impilate come fossero in un magazzino, tra le urla dei mercanti che cercano di richiamare il maggior numero di gente verso la propria mercanzia. Se si vuol vedere un'opera della vera tradizione siciliana e palermitana, non può mancare la visita al laboratorio della famiglia Cuticchio. Da anni si tramanda di padre in figlio l'arte dei pupari: i pupi sono le speciali marionette azionate da due ferri e da fili di corda. Nel loro repertorio ci sono le rappresentazioni classiche della storia dei paladini di Francia, scene capaci di far rivivere le emozioni dei vecchi spettacoli di burattini che spesso giravano per i quartieri di tutte le città italiane negli anni passati. Palermo come si sa bene non è solo arte, storia e tradizione artistica ed architettonica, è anche e soprattutto tradizione culinaria, così questa città non si fa dimenticare nemmeno per i suoi sapori.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Famosi nel mondo sono i tradizionali cannoli o la frutta Martorana, che prende il nome dal convento dove fu realizzata per la prima volta, ma anche la cassata, classica, e i dolcetti alle mandorle, in una delle tante pasticcerie artigianali che si trovano nei vicoli della città.

Festa Patronale: Santa Rosalia, 15 luglio.

Campofelice di Roccella

Acquisito l'indiscusso titolo di Porta delle Madonie, la piccola cittadina di Campofelice di Roccella, forte della straordinarietà delle sue coste, si è ben sviluppata, sotto il profilo turistico e dell'accoglienza alberghiera con lussuosi hotel, pensioni, ristoranti, cinema, locali estivi e discoteche. La spiaggia è particolarmente ampia: una sabbia fine, a tratti ciottolata, garantisce intense ore di relax a chiunque

voglia trascorrere ore tranquille e vacanze serene lontano dallo stress e della caoticità metropolitana. Ideali non solo per le famiglie, le estati campofelicesi sono all'insegna dello svago e del divertimento: festival musicali, sagre gastronomiche, concerti e artisti internazionali, moda, cultura, spettacoli e cabaret caratterizzano un interessante e piacevole programma estivo. I nostri eventi principali sono estivi tanto da darci anche l'appellativo di Spiagge delle Madonie. Alcuni di questi si svolgono proprio sul litorale, manifestazioni culturali ed eventi musicali presso la Torre Roccella che è posto sul litorale.



durante tutto l'anno, eventi e manifestazioni contraddistinguono il periodo natalizio e carnevalesco : un enorme abete al centro della piazza cittadina, piccoli Presepi che illuminano i nostri quartieri e ancora, un Carnevale all'insegna della musica e del colore con carri allegorici e maschere danzanti. Ben collegata alle più note città d'arte dell'isola, da Campofelice è semplice raggiungere, grazie agli automezzi di linea, usufruendo dei servizi di noleggio (che spesso si avvalgono di qualificate guide turistiche), percorrendo l'A19 o ancora servendosi della stazione ferroviaria a pochi chilometri dal centro

abitato, Palermo, l'aeroporto internazionale "Falcone-Borsellino" ed i porti del capoluogo e della vicina Termini Imerese.

Festa Patronale: Santa Rosalia 4 settembre



I piatti tipici di Campofelice: Aneddoto sull'Apparicchiu

Si narra che, tanto tempo fa, per la festa di San Giuseppe, a Campofelice di Roccella, lo zio Totò desse una mano alla zia Sara in cucina perché dovevano arrivare ospiti importanti dalla città.

Lo zio Totò incominciava ad apparecchiare la tavola, distendeva la tovaglia, appoggiava posate, bicchieri, piatti, pane, acqua di rubinetto e vino della botte, quella speciale.

La zia Sara, come sempre, armeggiava tra pentole e padelle e sfornava pietanze in quantità.

Quando poi cominciarono ad arrivare gli invitati, lo zio Totò si rammaricò perché sulla tavola non c'era neanche uno stuzzichino.

Figurarsi se, a quell'epoca, in campagna c'era l'usanza di stuzzicare l'appetito, anche perché la fame c'era di suo e non occorreva certo stimolarla.

Anche se erano tempi duri, la zia Sara rassicurò lo zio Totò e portò in tavola pane avanzato abbrustolito e un pasticcio che aveva preparato la sera prima.

Gli invitati assaggiarono con gusto e a chi chiedeva cos'era quel pasticcio, lo zio Totò, tornato padrone della situazione, prontamente rispondeva: "apparicchiu"

Quando gli ospiti se ne furono andati, la zia Sara chiese allo zio Totò il perché di quel nome curioso e lui sorridendo rispose < amore mio, da oggi in poi il tuo stuzzichino, nato così per caso, prenderà il nome e farà parte del nostro modo di apparecchiare la tavola >.

Ingredienti per 4 persone

500 g di zucchine napoletane essiccate
1 sedano intero
1 dl di aceto di vino bianco
50 g di capperi
300 g di olive verdi denocciolate
20 g di pinoli
1 cipolla grossa
25 g di zucchero
Olio e sale q.b.

Procedimento

Facciamo rinvenire le zucchine essiccate in acqua tiepida, già dalla sera prima.

Mondiamo le coste di sedano, laviamole e tagliamo a tronchetti di 4 cm.

Riempiamo d'acqua un tegame e mettiamolo sul fuoco, saliamo e portiamo a bollore, buttiamo dentro i tronchetti di sedano e sbollentiamoli per 5 min. dall'inizio del bollore, scoliamoli e teniamoli da parte.

Nella stessa acqua di cottura del sedano, quando l'acqua bolle buttiamo i pezzetti di zuccina nel tegame e sbollentiamoli per 3 min. dall'inizio del bollore, scoliamoli e teniamoli da parte.

Sempre nella stessa acqua di cottura buttiamo le olive verdi denocciolate e sbollentiamole per 3 min. dall'inizio del bollore, scoliamole e teniamole da parte.

In un tegame capiente versiamo olio abbondante e soffriggiamo il sedano a fuoco vivace avendo l'accortezza di rigirarlo un paio di volte, poi sgoccioliamo e teniamolo da parte.

Nello stesso tegame con l'olio dove abbiamo soffritto il sedano, soffriggiamo le zucchine e le olive, poi sgoccioliamo e teniamolo da parte.

Sbucciamo la cipolla, laviamola, affettiamola sottile sottile e facciamola appassire a fuoco dolce nello stesso tegame con l'olio dove abbiamo soffritto le altre verdure - uniamo il sedano, le zucchine, le olive, i capperi, i pinoli e proseguiamo la cottura per altri 15 min. a fuoco moderato.

Si raccomanda di non salare ulteriormente poichè i capperi e le olive sono già di per se saporiti.

A questo punto, cospargiamo con lo zucchero, e sfumiamo con l'aceto.

Proseguiamo la cottura a fuoco dolce per 4/5 min. finché l'odore dell'aceto sarà sfumato.

Versiamo in una capiente terrina "l'apparicchiu" e lasciamolo riposare - rientrando nella categoria degli antipasti, il gusto si esalta quando è servito freddo.

Guarniamo con un ciuffetto di basilico e portiamo in tavola.

Un consiglio passionato da parte di zio Totò e zia Sara

Servitelo accompagnato da crostoni dorati di pane croccante.

Beveteci su un vino rosso corposo di "Quasata", di "Garbinogara" o di "Gargi di Cenere".

***Inutile dire che lo zio Totò e la zia Sara
augurano, come sempre, a tutti buon appetito***

Cefalù

Cefalù è una splendida cittadina sul Mar Tirreno, in provincia di Palermo, iscritta nei borghi più belli d'Italia e facente parte del Parco delle Madonie. La città è anche famosa per lo Sherbeth Festival, rassegna del gelato che si svolge nel mese di settembre, e per essere stata scenario di numerosi film, tra cui il Premio Oscar "Nuovo Cinema Paradiso". Il territorio comunale comprende le frazioni di Gibilmanna e Sant'Ambrogio. Abitato fin dalla preistoria, il territorio di Cefalù fu fortificato già mille anni prima della nascita di Cristo e ne conserva ancora le testimonianze. Nel V secolo a.C. vi si insediarono i Greci, che diedero al borgo il nome di Kephaloedion, dal greco kefalé, testa, probabilmente dovuto alla forma del monte alle sue spalle che, secondo il mito, avrebbe visto la fine di Dafni, figlio di Ermes (Mercurio per i Romani) e della ninfa Dafnide. Conquistata da Siracusa nel IV secolo a.C. e dai Romani a metà del III, assunse il nome di Cephaloedum. Con la dominazione araba esso fu cambiato in Gafcludi, tornando poi al nome latino con la venuta dei Normanni del Gran Conte Ruggero (XI sec.). Questi edificarono la Chiesa di San Giorgio (1129) e la Basilica Cattedrale, facendo grande Cefalù. Solo un secolo più tardi iniziava un periodo buio causato dal feudalesimo e dai continui passaggi di proprietà, superato a partire dal XV secolo. La posizione strategica della città permise la nascita di Consolati di Commercio (XVIII sec.), rendendola meta ambita del turismo d'élite, aspetto che la caratterizza ancora oggi. Il comune fu istituito subito dopo l'unità d'Italia. Tra i luoghi da visitare figurano ovviamente il Duomo, voluto in epoca normanna da Ruggero II, che conservò le sue spoglie e quelle della moglie fino alla trafugazione ad opera di Federico II, che portò i sarcofagi a



Palermo. Il Teatro Comunale: Restaurato di recente, al cui interno furono girate alcune scene del film "Nuovo Cinema Paradiso" che conserva ancora la macchina da presa utilizzata nelle scene. Il soffitto è decorato da una tela di Rosario Spagnolo, della fine del XIX secolo. Il Lavatoio medioevale: Ricostruito nel XVI secolo in una posizione differente rispetto all'originale, il lavatoio è stato restaurato alla fine del XX secolo. Si trova in fondo ad una scalinata in pietra lavica ed è composto da ventidue bocche di ghisa.



Festa Patronale: SS Salvatore, 6 agosto.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Cerda

E' Cerda la città che storicamente incarna un pizzico più delle altre, il vero cuore pulsante della Targa Florio. Ad essa si rifanno usi, ricordi e tradizioni che permeano i ricordi di tutti i cittadini e non solo tra gli anziani. A circa 7 km dal centro abitato si trovano le "Tribune", ricordo della mitica Targa Florio, la gara automobilistica su strada più antica del mondo. La realtà architettonica è rappresentata da una delle più antiche costruzioni: il Palazzo baronale (Chiamato il palazzo

"Marchese"), databile intorno al 1626. L'edificio ha un impianto austero, tipico delle costruzioni del territorio madonita e mostra evidenti segni di rifacimenti. Interessante è anche la Chiesa Madre, dedicata a Maria SS. Immacolata, costruita tra il XVI e il XVII secolo e rimaneggiata nell'Ottocento. Altri palazzi di rilievo sono: il palazzo Russo ed il palazzo Coniglio. In particolare, nel palazzo Russo, che sorge sul lato destro della piazza, si possono ammirare nel salone delle feste affreschi, in buono stato di conservazione, realizzati dai pittori Cavallaro e Brusca nel 1892, gli stessi che curarono, sotto le direttive dell'architetto Ernesto Basile, gli affreschi del Teatro Massimo di Palermo. Fulcro dell'economia agricola è il carciofo, per antonomasia l'elemento rappresentativo del paese, riconosciuto come prodotto di eccellenza al quale è stata dedicata una Sagra che si svolge ogni anno ormai da oltre un ventennio il 25 aprile, in cui non mancano eventi di intrattenimento di degustazione e presentazione dei prodotti locali. Intorno all'ortaggio (in lingua locale cacuocciulu o cacuocciula) si è sviluppata una cultura culinaria che vede la preparazione di numerosi e raffinati piatti incentrati su di esso. Altro evento culturale insito nella religione riguarda la cosiddetta tavolata di San Giuseppe o meglio conosciuta come i "Virgineddi" svolta periodicamente il 19 marzo. Nell'Ottocento e in buona parte del Novecento esse rappresentavano una mensa riservata ai poveri in onore del santo per la quale si prodigavano numerosi fedeli nella realizzazione dei piatti caratteristici ovvero: pasta con le sarde, la ghiotta (un insieme di finocchi e pinoli), i sfinci (dolci d'uovo) e l'immane pane di San Giuseppe il cui strato più esterno viene sapientemente decorato. Durante la tavolata, che adesso vede la partecipazione di grandi e piccini, viene più volte ricordato il santo con il verso "Viva Patriarca e San Giuseppe"

Festa Patronale: Maria SS Assunta 15 agosto.

Collesano

Collesano è un caratteristico borgo di origine araba normanna immerso nel territorio del Parco Regionale delle Madonie adagiato su una vallata circondata da due torrenti, Mora e Zubbio. Ad ovest del centro abitato si erge maestoso il Monte d'Oro, un'aspra fortezza naturale dove sono stati rinvenuti importanti reperti archeologici che testimoniano il primo insediamento umano. Collesano rappresenta per la sua collocazione la porta naturale del parco regionale, da qui infatti è possibile raggiungere con facilità le principali località di interesse





turistico, Castelbuono, Piano Battaglia, Cefalù. Il paese vanta la presenza di numerose chiese di notevole interesse artistico, fontane monumentali e palazzi storici. Le rovine del Castello medievale situate nel quartiere più antico Borgo Bagherino dove è possibile ammirare la tipica cupola maiolicata della Chiesa di Santa Maria la Vecchia, mentre scendendo per lo Stazzone i resti delle antiche fornaci per la produzione della ceramica; imperdibile anche il Museo dedicato alla Targa Florio, che raccoglie numerosi cimeli dell'antica e prestigiosa corsa automobilistica. Collesano è il luogo ideale per

trascorrere una piacevole vacanza, lontano dalle caotiche città immerso nel verde. Il paese offre anche dal punto di vista naturalistico e paesaggistico suggestivi panorami e luoghi unici da esplorare a piedi o a cavallo. La primavera è il periodo ideale per visitare la cittadina madonita: la natura è un exploit di colori, il tiepido clima e le tradizionali processioni della Settimana Santa e della Patrona rendono ancora più suggestivo e ricco di fascino il paese. Come arrivare | Da Palermo - Trapani: autostrada A19 PA-CT uscita Buonfornello; seguire indicazioni Piano Battaglia-Collesano. Da Catania - Agrigento - Ragusa: Autostrada A19 PA-CT uscita Scillato; seguire indicazioni per Collesano. Da Messina: autostrada A20 PA-ME uscita Cefalù. Proseguire su statale 113 direzione PA; uscita svincolo Campofelice-Collesano.

Festa Patronale: Madonna dei Miracoli, 26 maggio.

Lascari

Dolcemente adagiata su un verdeggianti costone collinoso appena lambito da due torrenti, il Colluzzo e il Calcavecchio, si trova l'amena cittadina di Lascari; gli fanno da sfondo le splendide montagne delle Madonie con le quali forma un suggestivo

e pittoresco paesaggio. Ad impreziosire e rendere unico questo piccolo lembo di terra di appena 10,39 kmq, è la straordinaria concentrazione di antichi manufatti che sembrano essere gli unici elementi a testimonianza della storica presenza dell'uomo nel territorio, una

presenza che lega memoria, presente e futuro. Qui, infatti, la storia dei luoghi è anche la storia degli uomini e della loro identità. E ché si tratti di corsari o mecenati, di nobili o villani, di viandanti oppure di artisti, per le loro vicende umane, lavorative, politiche e culturali, in questo territorio hanno lasciato il segno tangibile della loro presenza. E' proprio nei siti in cui si trovano ancora oggi testimonianze della loro presenza, si avverte nell'aria il senso mistico della sacralità di quei luoghi, come a voler rievocare il cuore antico di Lascari in un crescendo di sorpresa e stupore. Ubicate in quasi tutte le contrade dei feudi del Barone Ventimiglia, inserite armonicamente nel paesaggio agreste e in posizione accuratamente prescelta e significativa, si ergono le vetuste torri di guardia e le antiche masserie. Dodici per l'esattezza è il numero delle torri d'avviso presenti nel territorio, la maggior parte delle quali erette presumibilmente tra il XVI e il XVII secolo. Avamposti al servizio della difesa costiera, di rifugio difensivo e di protezione delle derrate prodotte nei feudi, in epoca successiva tra il XVIII e il XIX secolo, molte di queste "torri di campagna" (turris), furono inglobate





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



nella costruzione delle masse. La “turre”, era una massiccia costruzione a tre elevazioni con al piano terra la zona giorno, la cucina e il magazzino, al secondo livello il piano operativo con la zona notte e infine la terrazza quale punto più elevato di osservazione. Con funzione di controllo del lavoro nei campi e del territorio circostante, di sicurezza in caso di incursioni barbaresche e di comunicazione, le torri di Lascari, nel tempo, furono utilizzate e adibite ad usi diversi fino ai giorni nostri.

Festa Patronale: SS Crocifisso, ultima domenica di giugno.

Caltavuturo

Ai più il nome Caltavuturo non rievoca alla memoria nulla di importante, ma occorre precisare che questo centro abitato dell'immediato entroterra siciliano ha svolto nel passato il ruolo di strategico avamposto sul fronte del Vallo di Mazara e del Valdemone. L'origine etimologica del termine “Valli” proviene da un termine arabo il più delle volte identificato nel vocabolo wālī. Il termine però non definisce il territorio, ma il governatore di una provincia assoggettata al potere islamico, detta appunto wilāya. Il suo nome compariva già su queste mappe a dimostrarne la posizione privilegiata di controllo del bacino dell'Imera. Ne sono testimonianza innumerevoli tracce facilmente reperibili nei segni del suo paesaggio e nei suoni della toponomastica delle carte; non a caso Qal'at Abī l-Thawr rammenta indubbiamente un passato di insediamento fortificato arabo. Le case basse popolano le strade selciate, i confini sono ben riconoscibili sui terreni, le vie si impennano verso la Rocca o si spalancano in vuoti che ci risucchiano a valle, gli abbeveratoi sparsi qua e là fuori e dentro il centro abitato. La corona di questa scena sono i ruderi del castello, anticipati da bacini di pietra disposti irregolarmente lungo le sue pendici: sono i mánari; qui i pastori erano soliti condurre il bestiame per le attività di pastorizia. Le rovine del castello, ormai sventrato sottolineano l'incedere inesorabile del tempo, ormai la sua funzione esaurita si è smarrita nelle guerre. Adesso il Monte Riparato è abbastanza distante da poter essere stretto nei profili di una fessura del vecchio rudere, l'inversione continua a dispiegarsi quasi in modo impercettibile, tutta la valle entra in questa feritoia. Tra i luoghi d'interesse figurano il per l'appunto il Castello di Terravecchia, Chiesa della Madrice, Gole di Gazzara, Terravecchia, Rocca di Sciara, "i mannari", Chiesa del Casale, La Badia, Piazza San Francesco con annessa Chiesa del Santissimo Crocifisso. Particolarmente sentite le feste religiose tra le quali i festeggiamenti in onore della Patrona, Maria Santissima del Soccorso, e di San Calogero, San Giuseppe, del S. S. Crocifisso la seconda domenica di maggio. A Caltavuturo famose sono inoltre le manifestazioni Fungo Ferla Fest, Notte Bianca Sabato 13 agosto 2011, festival del folklore.

Festa Patronale: Maria SS del Soccorso, 10 settembre.

Sclafani Bagni



Il sito di Sclafani fu fondato probabilmente ai tempi della colonizzazione dei Greci in Sicilia, metà del VII secolo a.C.-V secolo a.C.. Quasi sicuramente il nome di Sclafani deriva da quello di Ambica, dove fu costruito, in località S. Pietro, un tempio alla dea Minerva, dea della pace, e il paese cambiò il nome in quello di Sclafani (tempio della pace): sachalon (ebraico) che significa pace e phanium (latino) che significa tempio. E' uno dei 15 comuni del Parco naturale delle Madonie. A Sclafani troviamo un paesaggio parecchio variegato



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



che offre colline e montagne, che diradano ora dolcemente ed ora con veri e propri dirupi, valli e pendii...e grotte sconosciute.

Fanno da cornice al paese da un lato il Bosco di Bomes e il suo lago, la Riserva del Bosco della Favara e gli uliveti di Granza e dall'altro un'ampia e spettacolare veduta delle cime delle Madonie e percorrendo con lo sguardo il corso sinuoso e vario del Torrente Salito, fino a Piano Lungo, s'intravede anche il mare.

Tra i luoghi più interessanti da visitare vi sono le Terme. Lo stabilimento termale di Sclafani Bagni, unico nel territorio del Parco delle Madonie, è ubicato a valle del paese, a 402 metri sul livello del mare, le cui proprietà curative dell'acqua erano già conosciute nel XIII secolo d.C.

Festa Patronale: Ecce Homo, ultima domenica di settembre.

Piano Battaglia

Frazione di Petralia Sottana, collocata a circa 1600 metri sul livello del mare in un'ampia conca carsica nel cuore della catena montuosa delle Madonie.

L'aggregato si sviluppa tra gli anni cinquanta e gli anni settanta con numerose villette in stile alpino. Ospita strutture per la pratica degli sport invernali (impianti di risalita) ed è una frequentata stazione turistica, con diverse strutture ricettive, tra cui il Rifugio Marini del CAI, ed una caratteristica chiesetta dedicata alla Madonna delle Nevi. È inserita in una pregevole cornice naturalistica, circondata da un'antica faggeta.



Gratteri



foto di Gisella Gussio

Alle prime falde delle Madonie, fra le quali troneggia il massiccio di Pizzo di Pilo, sovrastante panoramicamente la costa tirrenica, a 657 metri sul livello del mare, circondata da piccoli monti e colline che le fanno da corona, dai dintorni ameni e lussureggianti di pini ed eucaliptus, sorge la piccola ed incantevole Gratteri.

Il centro urbano, che allo stato conta mille anime circa, disposto ad anfiteatro, si affaccia sul lato nord del territorio e gode di un meraviglioso panorama

che va dal golfo di Cefalù al golfo di Palermo.

Gratteri dista da Palermo circa 70 Km. Il territorio è esteso 3.846 ettari con un'altimetria che va dai 60 metri s.l.m. ai 1385 metri s.l.m. di Pizzo di Pilo, circa 2.600 ettari ricadono all'interno del perimetro del Parco delle Madonie.

Il toponimo "Gratteri" sembrerebbe derivare da "Cratos" o "Craton" – riferito al nome originario di Pizzo di Pilo - o da "Crati" – nome del torrente che attraversa il centro abitato. Altra ipotesi è che il nome derivi dalla "Grotta Grattara".

Festa Patronale: San Giacomo, settembre.

Scillato

E' definita villa giardino, porta del Parco delle Madonie. Sicuramente il centro è sorto per la presenza delle sorgive di acqua e l'ubertosità del luogo. Ai piedi del monte Fanusi a 225 m.l.m. si sviluppa, su un clivo il centro urbano circondato da un manto di giardini, frutteti e uliveti. Dal tempo dei Normanni, e forse anche prima, si contavano 13 mulini e due Gualchiere o "Paraturi". Di questa attività dei Mulini sono rimasti i manufatti architettonici, alcuni recentemente restaurati, avvalorando l'ipotesi che quest'area ha rappresentato nei corso dei secoli, un fulcro molto attivo nell'attività commerciale. I Mulini sono stati costruiti sui canali di scarico delle sorgive Agnello e Golfone utilizzando l'energia dell'acqua. La chiesa principale è il santuario intitolato a Maria Santissima della Catena, patrona dei doganieri, posta ad indicare e proteggere la via d'accesso dalla montagna al mare. Realizzata nel XVII secolo, custodisce al proprio interno una piccola statua della Vergine del medesimo periodo, attribuita alla scuola gaginesca. Alla fine del Settecento risale l'unico palazzo di rilievo dell'abitato, appartenuto alla famiglia Cirino, mentre al secolo precedente si fa risalire la fondazione della Masseria Firrionello. Fra i mulini ancora visibili e che conservano ancora in certa misura l'aspetto originario segnaliamo il mulino "dell'Asiniddaru", in cui sono ancora in discreto stato non solo gli ambienti, ma anche alcuni degli elementi che ne componevano il meccanismo: il mulino "Paraturi", l'unico che venne utilizzato per la realizzazione di tessuti, attivo ancora nell'Ottocento il mulino "Rasu", l'ultimo a cessare l'attività di macinatura del grano, negli anni 1960. Le "case Cava" sono tipici esempi di edifici in pietra locali. Tra le passeggiate più interessanti nel Parco delle Madonie: Portella Colla – Vallone Nipitalva – Masseria Firrionello (nelle zone A, B e D del Parco); Case Cava – Sorgenti Scillato (anche questa nelle zone A, B e D del Parco); Scillato – Monte Riparato (zona D).

Festa Patronale: Madonna della catena, 20 agosto.

Termini Imerese



Tutto quello che si può ammirare a Termini Imerese è frutto del passaggio di diverse culture ognuna delle quali ha lasciato il segno. Nei pressi del Duomo si trovava un antico edificio romano preceduto da una gradinata ed un colonnato ad est mentre ad ovest vi erano una serie di ambienti. Questo edificio è databile tra il II e il I secolo a. C.. Un altro monumento si trova nella Villa Palmierisubito dopo l'ingresso da Porta Palermo. L'anfiteatro si trova tra via Garibaldi

e via San Marco e un gruppo di case ne conserva la pianta. Presenta un doppio ambulacro e la cavea era in parte scavata e in parte costruita. Ad oggi è visibile solo una parte dell'ordine inferiore delle arcate e non si sa se ce ne sia stato anche uno superiore. Come gli altri che si trovano in Sicilia l'anfiteatro di Termini Imerese fu costruito in età augustea durante la quale fu costruito anche l'acquedotto, il più importante e meglio conservato dell'isola siciliana. Le sorgenti si trovano a cinque chilometri dalla città, sul Monte San Calogero dove è possibile ammirare i resti di due vasche di decantazione. In località Fontana Superiore un tempo passava il torrente Barratina e il suo passaggio era stato realizzato con un sifone di 600 m del quale resta il castello in pianta esagonale. Da uno dei sei lati partiva il condotto. Su questa torre un tempo vi era una grande iscrizione "Aquae Cornealiae ductus p. XX.". Più tardi il passaggio dell'acquedotto fu spostato più a valle in contrada Figurella dove è ancora visibile un ponte con un doppio ordine di arcate in struttura cementizia che sembra appartenere allo stesso progetto dell'anfiteatro. Vari scorci di un passato lontano che in parte è stato conservato anche nel Museo Civico all'interno quale trovano posto importanti reperti provenienti da tutta la città. Tra i reperti più interessanti: otto teste leonine della sima del tempio della Vittoria di Himera, due leoni in tufo del Foro, un mosaico con pesci, dei



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



ritratti imperiali (Giulio Claudio, Agrippina Maggiore e Domiziano). Inoltre all'interno del Museo Civico si trova anche una ricchissima collezione epigrafica. Una visita la merita anche la biblioteca Liciniana, la biblioteca comunale, che è stata istituita il 17 maggio del 1800 all'interno della quale si trovano ben 102.000 volumi ed un archivio risalente al XVI secolo.

Festa Patronale: Beato Agostino Novelli, 19 maggio.

Campionato Italiano Rally: aperti tutti i giochi

37° RALLY DEL CIOCCO E VALLE DEL SERCHIO
GIANDOMENICO BASSO E MITIA DOTTA VINCONO CON LA FORD FIESTA R5
ALIMENTATA GPL

Alle spalle dei due Umberto Scandola, Skoda Fabia Super 2000 e Paolo Andreucci al debutto mondiale con la Peugeot 208 T16 R5.

Aria nuova nel Campionato Italiano Rally e non solamente per il successo di una Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl, ma anche per le tante altre straordinarie novità che il 37° Rally il Ciocco e Valle del Serchio, prova di apertura della serie tricolore, ha proposto. Vincono, o per meglio dire stravincono, Giandomenico Basso e Mitia Dotta che con la loro Ford alimentata a Gpl, messa a punto dalla BRC GasEquipment, hanno preso il comando dalla prima prova speciale per poi tenerlo fino al traguardo. “ Eravamo certi – ha affermato il vincitore nel dopo gara – di aver raggiunto a



livello di motore le prestazione dei propulsori alimentati a benzina, ma avevamo qualche perplessità sull'assetto e sull'equilibrio della vettura che è più pesante rispetto alle altre. Tutto è invece andato nel migliore dei modi”. Una vittoria netta, come confermato dai distacchi, ma è sicuramente molto presto parlare di rivoluzione epocale, di svolta tecnica o di verdetti definitivi. Gli altri infatti non sono stati assolutamente lontani, come dimostra una lettura corretta e più approfondita della gara. La lotta per il vertice avrebbe potuto avere un andamento completamente diverso, ad esempio, senza lo sfortunato stallonamento di un pneumatico della Skoda Fabia Super 2000 di Umberto di Scandola, e senza i 22 decisivi secondi persi. Sicuramente il campione italiano in carica, navigato da Guido D'Amore, avrebbe infatti potuto tener sotto pressione Basso fino al traguardo. “ Un vero peccato – ha dichiarato Scandola – anche perché la gara era assolutamente aperta ed il nostro passo stava migliorando. In chiave campionato va bene così, siamo competitivi



e pronti a difendere fino in fondo il nostro titolo”. Tra le tante novità tecniche proposte dalla gara una delle più importanti è stato il debutto mondiale della nuova Peugeot 208 T16 R5 portata in gara da Paolo Andreucci e Anna Andreucci, alla fine terzi nell'assoluta. Un debutto assolutamente positivo per la vettura di Peugeot Italia che ha mostrato grandi potenzialità. “ Sapevamo di dover pagare lo scotto del debutto – a affermato il pluricampione tricolore – soprattutto perché non abbiamo potuto fare dei test approfonditi prima della gara. Le potenzialità sono alte e la vettura ha reagito bene alle regolazioni fatte

durante la corsa”. Tra i fatti positivi proposti dalla gara toscana c'è stata anche la bella e sfortunata prestazione di Andrea Nucita a lungo secondo con la sua Peugeot 207 Super 2000. Il siciliano dopo aver vinto nelle passate stagioni prima il tricolore junior e poi, lo scorso anno, quello Produzione, continua nella sua ascesa ai quartieri alti del rallismo tricolore. A rallentarlo e poi a fermarlo definitivamente una serie di inconvenienti tecnici culminati con un principio di incendio che ha causato anche una leggera intossicazione al pilota. Fermo ben presto, già dopo il primo tratto cronometrato, Alessandro Perico uno degli attesi protagonisti del campionato, a salire in alto nella



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



classifica finale sono stati piloti molto veloci come Gabriele Ciavarella, vincitore di tre prove speciali con la sua Ford Fiesta R5 , e Rudy Michelini, alla fine quarto tra i piloti iscritti al Cir con la

sua Peugeot 207 Super 2000 preparata dalla Procar Motorsport. Buona anche la prova del valtellinese Andrea Perego alla guida di una Mitsubishi Lancer Evo X.

Classifica finale 37° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio: 1.Basso-Dotta(Ford Fiesta R5) in 1'40-49.7;2.Scandola-D'Amore (Skoda Fabia S2000) a 24.9;3.Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 R5)a 55.8; 4. Ciavarella-Perna(Ford Fiesta R5) a 2'30.3; 5. Michelini-Angilletta (Peugeot 207 S2000) a 2'38.9; 6.Perego-De Luis(Mitsubishi Lancer Evo X)a 3'29.7; 7. Ferrarotti-Castiglioni (Renault New Clio) a 6'03.6; 8.Andolfi-Casalini (Renault New Clio R3) a 6'33.1;9.Vitalini-Tavecchio (Citroen DS3); 10. Scattolon-Grimaldi (Peugeot 208 R2)a 7'39.2.

Ford Fiesta R5 Gpl. Il segreto e nell'iniezione.

La Ford Fiesta a gas schierata al Campionato Italiano Rally da BRC Gas Equipment e affidata a Giandomenico Basso porta al via della serie tricolore una novità assoluta. La vettura è alimentata con un innovativo sistema di alimentazione ad iniezione liquida di GPL.Le precedenti vetture schierate da BRC erano infatti dotate di sistemi di alimentazione in fase gassosa.Tutti i sistemi di BRC che alimentano le vetture da competizione, siano esse da pista o da rally, utilizzano componenti di "serie" gli stessi che l'utilizzatore può trovare presso una delle tante officine autorizzate sparse sul territorio nazionale. L'unica differenza è rappresentata dal fatto che le auto in assetto gara sono alimentate "esclusivamente" a gas.Il sistema LDI (LPG Direct Injection, Iniezione diretta di GPL allo stato liquido) di BRC Gas Equipment è un sistema che dà inizio ad una nuova generazione di impianti aGPL.Frutto di anni di ricerca da parte del Centro Sviluppo di BRC, LDI è un sistema sviluppato per i motori iniezione diretta benzina (GDI) che consente di iniettare il GPL, in fase liquida, direttamente in camera di combustione, utilizzando gli iniettori e la pompa alta pressione originali.L'iniezione diretta di GPL consente di massimizzare le performances del motore e di ottenere riduzione delle emissioni inquinanti rispetto all'alimentazione benzina.

PRODUZIONE E JUNIOR DUELLO DI TALENTI



Il Rally del Ciocco è stato il primo appuntamento anche per i campionati italiani Junior e Produzione, tra l'altro da sempre fucine inesauribili di talenti. Nello Junior riservato ai giovanissimi il duello è stato a lungo tra Giacomo Scattolon e Stefano Albertini entrambi con Peugeot 208 R2, contrastati da vicino da Luca Panzani al volante di una Renault Twingo. A circa metà gara la classifica sembrava parlare nettamente a favore di Albertini, ma una serie di problemi alla bobina della sua vettura, lo ha rallentato costringendolo ad un recupero che però gli ha consentito solamente di

giungere secondo alle spalle di Scattolon. Al terzo posto ha chiuso il lucchese Luca Panzani che nell'ultima parte della gara ha preferito controllare la posizione. Per quanto riguarda il produzione il duello è stato a lungo tra il reggiano Ivan Ferrarotti ed il savonese Fabrizio Andolfi Junior. Al terzo posto della classifica del produzione ha chiuso Alex Vitalini con la sua Citroen Ds3R3.

CITROEN RACING TROPHY VITALINI FA VALERE LA SUA ESPERIENZA

Sono Alex Vitalini e Sara Tavecchio, i primi vincitori Citroen Racing Trophy, la cui prima sfida si è svolta tra la giornata di ieri e la mattina odierna nel contesto del 37° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio, atto iniziale del tricolore rally 2014.La loro prestazione in Toscana è stata la conferma della grande





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



maturità agonistica raggiunta oltre che un ribadire le caratteristiche di competitività ed affidabilità della DS3 R3. La seconda posizione è stata acquisita dal giovane ucraino Dmytro Radzivil, che ha scelto l'Italia ed il Citroën Racing Trophy per fare esperienza di alto livello. Pur con qualche disavventura, come una leggera ustione ad una mano mentre controllava, a fine prima tappa, il radiatore acqua, ha saputo terminare una gara decisamente difficile, cosa che invece non è riuscita al gentleman Federico Talini, che si è fermato nel finale della prima giornata per incidente.

TROFEI CLIO R3 PRODUZIONE



La prima è di Ferrarotti. Dato come uno dei favoriti, Ivan Ferrarotti, navigato da David Castiglioni sulla Clio R3C della GimaAutosport, non ha mancato di rispettare le aspettative e, davanti al sempre numeroso pubblico del Ciocco, ha centrato il primo successo stagionale del Trofeo Clio R3 Produzione, conquistando anche il successo nel Campionato Italiano Produzione grazie ad un perfetto settimo posto assoluto. Ferrarotti ha mantenuto costantemente le distanze dal duo della Eurospeed composto da Fabrizio Andolfi e Andrea Casalini,

staccati al termine dei 151 km di speciali di 29,5 secondi e secondi anche nel CIR Produzione, di cui Renault guida la classifica con 27 punti. Terzi classificati nel trofeo, dopo il "rientro" in seguito ai problemi della prima tappa, Nicolò Marchioro e Marco Marchetti (Power Car Team). Esordio positivo per il Trofeo "firmato" Renault: le sei vetture presenti a questo primo appuntamento sono pronte ad aumentare in vista del Rallye Sanremo.

TROFEO TWINGO R2 PRODUZIONE

Luca Panzani davanti a tutti. Sempre frizzante lo spettacolo offerto dalle piccole quanto divertenti Renault Twingo che animano il Trofeo Twingo R2 Top. Luca Panzani, coadiuvato da Sara Baldacci (Nuova Rain Racing) ha centrato il primo obiettivo della stagione con il successo al Ciocco davanti alla vettura della Rally Sport Evolution affidata a Daniele Marcochia e Chiara Corso, staccati di 4'06.6, a Paolo Comendulli con la navigatrice Barbara Luraschi (High Powered Engine), con un distacco di 4'26.7, e alla Twingo R2 di Fabio Battilani e Cristian Cerlini (Publirace). Panzani non ha lasciato spazio ai rivali: unico a riuscire a sottrargli una delle speciali del Ciocco è stato Andrea Carella, con Enrico Bracchi al suo fianco, costretto però al ritiro da una spettacolare ma innocua uscita di pista nel corso della PS4. Con sette vetture al via a questo primo appuntamento della stagione la Twingo R2 si è rivelata la classe più numerosa.





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



**UMBERTO SCANDOLA E GUIDO D'AMORE, SKODA FABIA SUPER 2000,
VINCONO IL 56° RALLYE SANREMO**

**Al secondo posto i siciliani Nucita e Princiotta su Peugeot 207 S2000.
Terzi assoluti Andrea Perego e Daniele De Luis, a bordo della Mitsubishi Lancer Evo X**



Passano gli anni, cambiano i protagonisti, uomini e mezzi, si alternano le validità per i vari campionati, ma il Rallye di Sanremo, continua ad essere gara unica, dal fascino irresistibile e sempre difficile. A vincere, al termine di un continuo susseguirsi di colpi di scena, sono stati il veronese Umberto Scandola in coppia con il ligure Guido D'Amore, al volante di una Skoda Fabia Super 2000 meritatamente sul gradino più alto del podio ed ora anche leader del campionato. Scandola ha, infatti, a lungo inseguito Giandomenico Basso, che con la sua

Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl aveva tenuto la testa dalla seconda alla nona delle dodici prove in programma, mettendolo evidentemente un po' sotto pressione, quel tanto che ha indotto il pilota della Ford a commettere un errore fatale con uscita di strada e ritiro. Ma, dal Sanremo arrivano anche tante conferme. La prima sicuramente quella di Andrea Nucita, bravo a portare la sua Peugeot 207 Super 2000 fino al secondo gradino del podio. Per il siciliano si può parlare a questo punto di assoluta certezza, nella speranza che la sua stagione continui in crescendo ad iniziare proprio dal prossimo appuntamento del Cir la Targa Florio, in programma il 9 e 10 maggio. Alle spalle dei primi, belle le gare di Andrea Perego, che con la sua Mitsubishi Lancer Evo X, ha ottenuto uno straordinario terzo posto. Un piazzamento che conferma le grandi doti di guida



del pilota valtellinese. Bella la sua gara, come belle anche quelle di Fabrizio Andolfi Junior primo nel **Campionato Italiano Produzione** e quarto nell'assoluta, e Giacomo Scattolon, Peugeot 208 R2, primo classificato primo nel **Campionato Italiano Junior** e quinto nell'assoluta. Ottime, anche le prove della Citroën Ds3 R3 del comasco Alex Vittalini, primo nel Citroën Rally Trophy, e quelle della due Renault Twingo di Luca Panzani, primo nel trofeo Twingo Top R2 e secondo del tricolore Junior, e soprattutto quella del lucchese Rudy Michelini che ha portato al debutto mondiale

la Citroën Ds3 R5. La vettura, messa a punto dalla Procar Motorsport si è dimostrata ancora acerba, ma alcuni tempi realizzati ne hanno indicato le certe potenzialità.

Da segnalare la bella gara del 1° **Suzuki Rally Trophy**, dove le otto Suzuki Swift presenti sono arrivate tutte fino al traguardo. Tra questi sono Michele Tassone e Daniele Michi a vincere il trofeo del marchio giapponese, ed aggiudicarsi la classifica relativa al Trofeo R1 ACI Csai al **Rallye Sanremo Leggenda**. Il pilota cuneese, a bordo della Suzuki Swift Sport della BRC alimentata a GPL nel corso della sesta prova speciale riesce a coronare la rimonta e superare il primo leader della gara, il pistoiese





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Jacopo Lucarelli, in difficoltà per una toccata, e passare al comando. Leadership che il piemontese della Meteco ha incrementato, arrivando a tagliare per primo il traguardo di piazzale Adolfo Rava, in vantaggio di 1'17"6 sul toscano Andrea Iacconi, esordiente con la Swift Sport, e con 1'27" su Lucarelli con la compatta nipponica della Etruria. Quarti sono Gianluca Saresera e Goi Debora, quinti Denaro e Sonia Boi del monomarca e primi della classifica riservata alle vetture in configurazione Racing Start.

Vince quindi Umberto Scandola che trionfa in un Sanremo tiratissimo e come di consueto, durissimo. In apertura della gara, ad esempio, era stato Paolo Andreucci ad impaurire un po' tutti, realizzando con la sua Peugeot 208 R5 T16 realizzando nella prima prova speciale un tempo straordinario di ben 10" più veloce rispetto a quello di Basso. Un acuto subito seguito dal ritiro, per un problema irreparabile all'impianto di raffreddamento del motore. L'altra grande sorpresa è stato, invece il ritiro di Giandomenico Basso uscito di strada con la sua Ford Fiesta R5 alimentata a Gpl. Un errore pesante anche perché, il veneto al momento del ritiro era nettamente davanti con 33"5 di vantaggio su Umberto Scandola.



Classifica Assoluta 56° Rallye Sanremo Finale: 1.Scandola - D'Amore (Skoda Fabia S2000) in 2:35'40.3; 2. Nucita-Princiotto (Peugeot 207 S2000) a 47.8; 3.Perego-De Luis (Mitsubishi Lancer Evo X) a 9'11.2 ; 4. F. Andolfi Junior-Casalini (Renault New Clio R3) a 9'56.2;5. Scattolon-Grimaldi (Peugeot 208 R2) a 10'34; 6. Michelini-Angioletta (Citroen Ds3 R5) a 11'01.8. ; 7.Vitalini-Tavecchio (Citroen DS3 R3)a 11'13.9 ; 8. Carella-Bracchi (Renault Twingo R2)a 11'43.6; 9.Panzani-Baldacci (Renault Twingo R2) a 11'54.4;10.Gasperetti-Ferrari (Renault Twingo R2) a 12'05.8

Classifica CIR Conduttori: 1. Scandola 27 ; 2.Perego 16 ; 3. Basso 15 ; 4.Fabrizio Andolfi Junior 13 ; 5. Michelini 13; 6. Nucita 12; Scattolon; 10 Andreucci 10.

Classifica CIR Produzione: 1.Andolfi J. 27 ; 2.Vitalini 22 ;3.Marchioro 16; Ferrarotti 15; Gheno 10.

Classifica CIR Junior: 1.Scattolon 30 ; 2.Panzani 20; Carella 12; Albertini 12 ; Andolfi 8.

Classifica CIR Costruttori: 1.Peugeot 30; 2.Skoda 27; 3.Renault 20; 4.Mitsubishi 16; 5.Ford 15; 6.Citroen 8

Classifica CIR Costruttori Produzione: 1.Renault 52; 2.Citroen 22.

La 97^a Targa Florio andò così

La 97^a Targa Florio è di Andreucci – Andreussi e la Peugeot 207

Settima vittoria per il pilota toscano alla mitica corsa siciliana che incorona Nucita - Princiotto su Citroen DS3 Campioni Italiani Rally Produzione. Podio per i Campioni Italiani assoluti Scandola - D'Amore su Skoda Fabia S2000, seguiti da Riolo – Alduina anche loro su Peugeot 207. Successo di Runfolà su Renault nella gara di Challenge 8^a Zona.

Campofelice di Roccella (PA), 29 settembre 2013. Paolo Andreucci ed Anna Andreussi su Peugeot 207 Super 2000 hanno vinto la 97^a Targa Florio, settima prova del Campionato Italiano Rally organizzata dall'AC Palermo e dall'Automobile Club d'Italia, valida per il Challenge Rally 8^a Zona coefficiente 2 e per il Campionato Siciliano. L'equipaggio della Racing Lions formato dal driver toscano e dalla copilota friulana ha preso il comando delle operazioni sul secondo tratto cronometrato, dopo un testacoda sulla PS d'apertura per via del fondo viscido, si è poi imposto in otto delle dodici prove speciali in



programma. Per il pilota lucchese di Castelnuovo Garfagnana si tratta della settima vittoria alla Targa Florio, in cui detiene il record assoluto di successi. Con l'affermazione siciliana la Peugeot rafforza la leadership nel Campionato Italiano Rally Costruttori, che si concluderà al Rally di Sanremo in programma nel week end del 12 ottobre prossimo.

–*“Una grande gioia che condividiamo con la squadra che come al solito ci ha permesso di gareggiare serenamente – ha dichiarato Andreucci al traguardo – correre la Targa davanti al meraviglioso pubblico siciliano è sempre un’emozione unica”*–.

Il grande pubblico siciliano ha fatto sentire tutto il suo affetto alla gara che sente particolarmente propria e di cui è stato attore comprimario. Piazza Garibaldi stracolma per la Cerimonia di Partenza nella serata di sabato 28 settembre, alla presenza del Presidente ACI Angelo Sticchi Damiani ed ancora gremita per festeggiare i vincitori. Straripante la presenza di pubblico lungo le prove speciali ed affollato il “Targa Florio Village”. Confermata dunque, l’efficacia della scelta “pilota” di posizionare all’interno del centro abitato i parchi assistenza ed i riordini.

Rimonta conclusa in seconda posizione per il Campioni Italiani Rally 2013 Umberto Scandola e Guido D’Amore sulla Skoda Fabia Super 2000, vincitori di quattro crono. Il driver veneto ed il copilota ligure con la vettura boema hanno vinto il crono d’apertura, ma sulla seconda PS un testacoda li ha costretti ad inseguire fino alla PS 6, quando hanno sopravanzato Totò Riolo e la Peugeot Super 2000. –*“Il fondo viscido delle prime prove ci ha un po’ rallentati – ha detto Scandola – dopo esserci girati abbiamo dovuto recuperare, ma siamo contenti della prestazione e delle regolazioni che abbiamo trovato per un fondo difficile come questo”*–.

Podio completato proprio dall’idolo siciliano di Cerda e portacolori Ateneo Totò Riolo, a cui ha letto le note il palermitano Massimo Alduina, sulla 207 del Leone curata dalla LB Tecnorally. Riolo ha sempre viaggiato in posizioni di vertice, occupando la seconda piazza fino alla PS 6, quando ha preferito conservare il podio della prestigiosa corsa, piuttosto che assumere rischi eccessivi in una lotta impari contro le vetture ufficiali. –*“Non potevamo sperare di più dalla nostra gara – sono state*



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



le parole di **Riolo** – per me era impensabile mancare alla Targa e grazie al supporto di alcuni amici questo è stato possibile. La LB Tecnorally ci ha messo a disposizione un'ottima vettura, ma naturalmente sapevamo di non avere un mezzo ufficiale. Siamo contenti di essere sul podio a Campofelice”-.

Andrea Nucita e Giuseppe Princiotta su Citroen DS3 sono **Campioni Italiani Rally Produzione**. All'equipaggio messinese del Team Phoenix è bastato il sesto posto nella classifica assoluta e primo tra le due ruote motrici, per centrare il secondo titolo Tricolore consecutivo, che si aggiunge allo Junior dello scorso anno. Per Nucita e Princiotta anche la Coppa CSAI Equipaggi Indipendenti. –“Un successo costruito con un grande e perfetto lavoro di squadra – ha detto **Nucita** – il Team Altered ha preparato una vettura straordinaria con cui abbiamo potuto batterci al meglio contro una concorrenza di alta qualità. Come sempre il supporto della mia famiglia e della nostra scuderia sono stati fondamentali e la perfetta intesa tra me e Giuseppe ha completato questa stupenda stagione”- a rendere tutto più difficile nella gara di casa, dove al giovane duo bastava tagliare il traguardo, ci si è messo un fastidioso attacco influenzale che ha reso interminabile la corsa per il 22enne pilota di Santa Teresa Riva.

Quarta piazza per il secondo equipaggio Peugeot – Racing Lions, formato dal bresciano Stefano Albertini che nel suo esordio alla Targa Florio è stato affiancato dal veneto Simone Scattolin, il giovane driver ha pagato lo scotto dell'esordio sul difficile fondo stradale siciliano ed ha cercato di trovare il miglior set up per la sua 4x4 aspirata. Quinto posto per il pilota di casa Filippo Vara che sulla Peugeot 207 Super 2000 è stato navigato da Gianfranco Rappa, il bravo pilota madonita è stato tradito dal fondo stradale delle prime prove, con testacoda e conseguente toccata sul terzo crono.

Successo nella classifica del Challenge rally 8^a Zona a coefficiente 2 per i cefaludesi della Island Motorsport Marco Runfola e Marco Pollicino sulla Renault New Clio della BR Sport. Runfola grazie al pieno di punti si è portato in testa da solo alla serie di zona. –“Sul primo crono non abbiamo forzato per via del fondo molto insidioso – ha spiegato Runfola – poi abbiamo preso il comando e le modifiche di set up in assistenza ci hanno permesso di rafforzare il vantaggio”-.

Seconda posizione per i messinesi Salvatore Armaleo e Franco Chambeyront sulla Renault Clio Super 1600 troppo rigida sul primo giro di prove. Terzi i palermitani Ivan Brusca ed Ignazio Midulla su peugeot 106, per i quali la strada del podio si è spianata quando, dopo il primo giro di prove si è ritirato Tripolino con una sospensione danneggiata della sua Mitsubishi EVO X, mentre era secondo dopo aver vinto il primo crono.



Vincitori PS gara C.I.R.:

Andreucci: Collesano 1 – Piano Battaglia 1 – Polizzi 1 – Targa 2 – Collesano 2 -.Polizzi 2 – Targa 3 – Collesano 3 -
Scandola: Targa 1 – Piano Battaglia 2 – Piano Battaglia 3 – Polizzi 3.

Vincitori PS gara Challenge:

Tripolino: Targa 1 –
Runfola: Collesano 2 – Piano Battaglia 2 – Polizzi 2 – Targa 3 – Collesano 3 – Piano Battaglia 3 – Polizzi 3.

Classifica assoluta gara C.I.R.: 1. Andreucci – Andreussi (Peugeot 207 S2000) in 1'27'35"3; 2. Sandola – D'Amore (Skoda S2000) a 44"9; 3. Riolo – Alduina (Peugeot 207 S2000) a 1'21"3; 4. Albertini – Scattolin (Peugeot 207 S2000) a 2'40"6; 5. Vara – Rappa (Peugeot 207 S2000) a 2'53"8; 6. Nucita – Princiotta (Citroen DS3) a 4'58"3; 7. Sabatino – Guttadauro (Citroen Saxo VTS) a 8'40"3; 8. Mirabile – Avenia (Renault New Clio) a 12"14; 9. Alioto – Anastasi (Renault New Clio) a 13'01"8; 10. Amendolia – Villari (Renault New Clio) a 17'39"7.

Classifica assoluta gara Challenge: 1. Runfola – Pollicino (Renault New Clio) in 1'01'37"5; 2. Armaleo – Chambeyront (Renault Clio S1600) a 2'18"1; 3. Brusca – Midulla (Peugeot 106) a ; 4. Nastasi – Cangemi (Renault Clio RS) a ; 5. Pizzo – Ciolino (Peugeot 106) a .

CLASSIFICA CIR ASSOLUTA: 1.U.Scandola (Skoda Fabia S2000)91;2. P.Andreucci (Peugeot 208 S2000) 66;3.A.Perico(Peugeot 207 S2000) 47;4. A.Nucita (Citroen DS3 R3) 37.

CLASSIFICA C.I.PRODUZIONE:; 1.A.Nucita (Citroen DS3 R3)62; 2. A.Bosca (Renault Clio R3C)50;3.Vitalini (Citroen Ds3 R3T)40.

CLASSIFICA CIR COSTRUTTORI: 1.Peugeot 116 punti; 2. Skoda 96; 3. Citroen 43;Mitsubishi 36; 5.Renault 34; 5. Ford 14.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



La Targa Florio – I Protagonisti del C.I.R. e non solo

IL CAMPIONE ITALIANO RALLY 2013

UMBERTO SCANDOLA

NATO A : Verona il 5 dicembre 1984

DEBUTTO : 2001

2004 2° classificato Subaru Cup

2005 10° classificato Campionato Italiano Rally

1° classificato Coppa CSAI Under 25-Camp.It.Rally

2007 7° classificato Intercontinental Rally Challenge

2008 20° classificato Intercontinental Rally Challenge

2009 9° classificato Campionato Italiano Rally

2010 7° classificato Campionato Italiano Rally

2011 5° classificato Campionato Italiano Rally

2012 2° classificato Campionato Italiano Rally

2013 1° classificato Campionato Italiano Rally



STEFANO ALBERTINI

NATO IL : Gavardo (Brescia) il 28 settembre 1986

DEBUTTO : 1999 (karting) 2007 (rally)

2005 3° classificato Campionato Europeo Karting

2008 9° classificato JWRC

2009 2° classificato classe R3C - Trofeo Rally Asfalto

2° classificato Trofeo Renault Clio Top

2010 1° classificato Campionato Italiano Rally Junior

1° classificato Trofeo Renault Clio Top

1° assoluto Rally di Scorzé

2011 2° classificato 2WD - IRC

2012 3° classificato Campionato Italiano Rally

2013 12° classificato Campionato Italiano Rally



GIANDOMENICO BASSO

NATO A : Montebelluna (Treviso) il 15 settembre 1973

DEBUTTO : 1993

1998 1° classificato Trofeo Fiat Cinquecento

1999 1° classificato Trofeo Fiat Seicento

2000 1° classificato 2° gruppo - Trofeo Fiat Punto Abarth

2001 5° classificato Campionato Mondiale Junior

2002 4° classificato Campionato Mondiale Junior

2003 2° classificato Campionato Italiano Rally

2004 4° classificato Campionato Italiano Rally

2005 2° classificato ERC

2006 1° classificato ERC; 1° classificato IRC

2007 1° classificato Campionato Italiano Rally

2008 3° classificato IRC

2009 1° classificato ERC

2010 4° classificato Campionato Italiano Rally

2011 11° classificato ERC

2012 4° classificato Campionato Italiano Rally

2013 4° classificato Campionato Italiano Rally; 1° ass. Rally Vinho da Madeira





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



PAOLO ANDREUCCI

NATO A : Castelnuovo Garfagnana (Lucca) il 21 aprile 1965

DEBUTTO: 1987

- 1988 2° classificato Trofeo Fiat Uno turbo.
- 1989 8° assoluto (2° gr. N) Rally Portogallo
- 1990 2° classificato Trofeo Tradizione Terra
- 1991 1° classificato Trofeo Peugeot /Camp. It. Rally
- 1993 2° assoluto 2 Ruote Motrici Camp. It. Rally
- 1994 Campione Italiano 2 Litri
- 1995 3. assoluto Campionato Italiano 2 Litri
- 1996 Campione Italiano 2 Ruote Motrici
- 1997 Campione Italiano 2 Ruote Motrici
- 1° assoluto Rally Targa Florio
- 1998 Campione Italiano 2 Ruote Motrici
- 1999 3° classificato Campionato Italiano Rally
- 2000 2° classificato Campionato Italiano Rally
- 2001 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2002 2° classificato Campionato Italiano Rally
- 1° classificato Trofeo CSAI S1600-C.I.R.
- 3° assoluto Rally Il Ciocchetto
- 2003 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2004 3° classificato Campionato Italiano Rally
- 9° assoluto (2° classe A6) Rally d'Italia
- 2005 5° classificato Campionato Italiano Rally
- 2006 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2007 3° classificato Campionato Italiano Rally
- 2008 2° classificato Campionato Italiano Rally
- 2009 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2010 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2011 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2012 1° classificato Campionato Italiano Rally
- 2013 2° classificato Campionato Italiano Rally



ANDREA CARELLA

NATO A : Castel San Giovanni (Piacenza) il 20 novembre 1988

DEBUTTO : 2007

- 2008 1° classificato Trofeo Peugeot 106 girone nord-est
- 1° classificato Under 23 Trofeo Peugeot
- 2009 4° classificato Trofeo Peugeot
- 2° classificato Under 25 Trofeo Peugeot Top
- 2010 1° classificato Trofeo Peugeot Top
- 1° classificato under 23 Trofeo Peugeot
- 1° classificato under 23 Trofeo Rally Asfalto
- 2011 4° classificato Campionato Italiano Junior
- 4° classificato Trofeo Renault Clio Top
- 2012 4° classificato Trofeo Renault Twingo Gordini R2
- 2013 4° classificato Coppa CSAI R2-Camp. Italiano Rally





ANDREA NUCITA

NATO A: Messina il 02 ottobre 1989

DEBUTTO: 2009

2009 1° classificato Challenge Rally Nazionali VIII zona

2010 3° classificato Trofeo Fiat 500 Selenia

2011 2° classificato Campionato Italiano Rally Junior

2012 1° classificato Campionato Italiano Rally Junior

2013 1° classificato Campionato Italiano Produzione



GABRIELE COGNI

NATO A : Piacenza il 23 ottobre 1987

DEBUTTO : 2006

2007 3° classificato Trofeo Mitsubishi Colt

2009 1° classificato Under 25 Trofeo Peugeot Competition 207 R3T

2010 3° classificato Trofeo Peugeot Competition 207 R3T

2011 1° classificato Trofeo Peugeot Competition 207 R3T

2012 4° classificato Citroen Racing Trophy Italia

2013 1° classificato Trofeo Peugeot Competition 208 R2

2014 4° classe R32 Rallye Montecarlo



GIACOMO CUNIAL

NATO A: Asolo (Treviso) il 01 aprile 1989

DEBUTTO: 2011

2011 1° classificato Trofeo Renault Twingo Gordini R2 Zona B

2012 5° classificato Campionato Italiano Rally Junior

1° classificato Supercorso Federale CSAI Rally

2013 9° classificato Coppa CSAI R2-Camp. Italiano Rally





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



IVAN FERRAROTTI

NATO A: Castelnuovo Monti (Reggio Emilia) il 21 giugno 1980

DEBUTTO: —

2009 10° assoluto Rally Appennino Reggiano

10° assoluto Rally San Martino di Castrozza

2010 5° assoluto Rally Città di Pistoia

11° assoluto Rally Andora

2011 1° classificato Trofeo Renault Clio Top

4° assoluto Rally Carpineti

4° assoluto Rally delle Langhe

2012 2° classificato Campionato Italiano Produzione

2013 4° classificato Campionato Italiano Produzione



RUDY MICHELINI

NATO A : Lucca il 13 maggio 1978

DEBUTTO: 1998

2004 1° classificato Coppa Italia VI zona

1° classificato Trofeo MG Rover VI zona

2005 3° assoluto Rally del Carnevale

3° assoluto Coppa Città di Lucca

3° assoluto Trofeo Maremma

2006 1° classificato under 30 Trofeo Peugeot

2° classificato Trofeo Peugeot Top

5° assoluto Rally della Fettunta

2007 1° assoluto Coppa Città di Lucca

10° assoluto Rally Valle d'Aosta

2008 1° classificato Coppa CSAI S1600 Trofeo Rally Asfalto

2009 8° classificato Campionato Italiano Rally

2010 14° classificato Campionato Italiano Rally

2011 2° classificato Trofeo Rally Asfalto - girone B

1° assoluto Coppa Città di Lucca

2012 2° classificato Citroën Racing Trophy

1° assoluto Trofeo Maremma

1° assoluto Renault Rally Event

2013 1° classificato Trofeo Renault Clio-IRCup



NICCOLO' MARCHIORO

NATO A : Este (Padova), il 11 gennaio 1991

DEBUTTO: 2011

2012 1° classificato Under 25 Ch. Raceday Ronde Terra

1° classificato classe R2 Ch. Raceday Ronde Terra

2013 2° classificato Trofeo Rally Terra

1° classificato Under 28 Ch. Raceday Ronde Terra





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



ANDREA PEREGO

NATO A : Tirano (Sondrio) il 13 marzo 1979

DEBUTTO: 1998

1999 1° gruppo N e classe N3 - Coppa Valtellina

2001 1° classificato Trofeo Opel Astra OPC

2° classificato Trofeo Rally Gruppo N 2 Ruote Motrici

5° classificato Trofeo Rally Gruppo N

2002 5° classificato Trofeo Terra Gruppo N 2 Ruote Motrici

10° classificato Tr. Super 1600 Camp. Italiano Rally

2003 1° assoluto Coppa Valtellina

2° 2RM gr. N - Coppa Liburna

14° assoluto Coppa CSAI Super 1600 – C.I.R.

2004 1° classificato (1° Under 25) Trofeo Fiat Stilo Abarth

1° assoluto Rally Coppa Valtellina

2005 12° classificato Campionato Italiano Rally

2006 14° classificato Campionato Italiano Rally

2007 9° classificato Campionato Italiano Rally

2008 2° classificato Mitsubishi EVO Cup

2009 2° classificato Tr. Naz. Gr. N - Camp. Italiano Rally

1° classificato Mitsubishi EVO Cup

2010 1° classificato Campionato Italiano Produzione

2011 1° ass. Coppa Valtellina

4° ass. Rally San Crispino

10° ass. Rally del Friuli

2012 1° ass. Coppa Valtellina

1° ass. Rallye Elba

2013 1° ass. Rallye Elba; 4° ass. Ronde Liburna Terra



ALESSANDRO PERICO

NATO A : Vaprio d'Adda (Bergamo) il 6 gennaio 1976

DEBUTTO : 1995

1998 5° assoluto classe N3 Rally 1000 Miglia

1999 3° classificato classe N3 Rally 1000 Miglia

1° classificato classe N3 Rally del Garda

1° classificato classe N3 Rally Bergamo

3° classificato classe N3 Rally Monza

2002 3° classificato Coppa Csai 2 RM gr. N - Trofeo Rally

2003 1° classificato Coppa Csai 2 RM gr. N - Trofeo Rally

2004 1° classificato Coppa Csai S1600 - Trofeo Rally

3° assoluto Rally Sanremo

2005 8° classificato Campionato Italiano Rally

1° assoluto Rally Vallecamonica

2006 17° classificato Campionato Italiano Rally

2007 11° classificato Campionato Italiano Rally

2008 8° classificato Campionato Italiano Rally

2009 5° classificato Campionato Italiano Rally

2010 6° classificato Campionato Italiano Rally

2011 3° classificato (ex aequo) Campionato Italiano Rally

2012 5° classificato Campionato Italiano Rally

2013 3° classificato Campionato Italiano Rally





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



SIMONE CAMPEDELLI

NATO A: Cesena (Forlì - Cesena) il 26 luglio 1986

DEBUTTO: 2004

2005 3° assoluto classe A7 Rally Coppa Liburna

15° assoluto (1° under 25) Rally San Marino

3° assoluto Rally Sprint Rose & Bowl

2° assoluto Rally Montefeltro

3° assoluto "Super N" - Motor Show

2006 2° classificato Coppa CSAI Gruppo N 4x4 - Trofeo Rally Terra

5° PWRC Rally d'Italia - Sardegna

4° PWRC Rally Cipro

2007 1° classificato Trofeo Rally Terra

2° PWRC Rally d'Italia - Sardegna

4° PWRC Rally Ireland

1° classificato Memorial Bettega Night Sprint - Motor Show

2008 8° PWRC Rally Finland

1° assoluto Rally Legend

2009 1° classificato Trofeo Naz. Gr. N - Campionato Italiano Rally

1° classificato Trofeo Naz. Under 25 - Camp. Italiano Rally

2010 3° classificato Campionato Italiano Rally Junior

1° assoluto "Nido dell'Aquila"

2011 1° classificato Campionato Italiano Rally Junior

2012 2° classificato Campionato Italiano Rally Junior

1° classificato Coppa CSAI 2 RM - Campionato Italiano Rally

2013 6° classificato Campionato Italiano Rally Produzione



MyParking.it®

PRENOTA ON LINE IL TUO PARCHEGGIO

La Targa Florio – Le Vetture protagoniste del C.I.R.

le vetture

Le schede tecniche delle vetture protagoniste della stagione

(dati forniti dai costruttori)

ABARTH GRANDE PUNTO Super 2000

MOTORE 4 cilindri in linea, anteriore trasversale 2000cc.
POTENZA 270 cv a 8250 giri **COPPIA MAX** 22.5 kgm a 8500 rpm;
TRASMISSIONE Cambio 6 rapporti a comando sequenziale con innesti frontali e cut off in cambiata, scatola ed interni unici; Differenziali anteriore, centrale e posteriori meccanici con rampe e frizioni per modifiche delle percentuali di bloccaggio; Differenziale posteriore monofornitura con frizione multidisco per limitazione di coppia Semiasi specifici con sistema sostituzione rapido, giunti tripodi lato vettura e omocinetiche a basso attrito lato ruota; Albero di trasmissione specifico in acciaio a due rami con supporto intermedio al telaio;
SOSPENSIONI Anteriori con schema Mc Pherson; **Posteriori** con schema McPherson; Traversa anteriore specifica; Traversa posteriore specifica; Ammortizzatori regolabili; **FRENI** Pinza anteriore a 4 pistoncini monolitica; Disco freno anteriore ϕ 355 mm per asfalto, ϕ 300 mm per terra; Pinza posteriore a 4 pistoncini; Disco freno posteriore ϕ 300 mm. **CARROZZERIA** Allargamento dei parafranghi anteriore e posteriore sino ad una larghezza massima di 1800 mm; Montaggio alettone posteriore, con dimensioni vincolate da regolamento tecnico, per incremento stabilità vettura con aumento carico aerodinamico; **RUOTE** asfalto 8"x18"; terra 6.5"x15" **PNEUMATICI** asfalto 20/85-18"; Pneumatici terra: 19/85-15" **DIMENSIONI** Lunghezza 4030 mm. Larghezza 1867 mm. Altezza 1490 mm. Carreggiata anteriore 1491 mm. Carreggiata posteriore 1484mm.



ABARTH 500 (R3T)

MOTORE 4 cilindri in linea turbocompresso 16valvole 1368 cc.
POTENZA MAX 180 CV (132kW) a 5500 rpm **COPPIA MAX** 300 Nm a 3000 rpm Turbocompressore Garrett GT1446a geometria fissa, restrittore aspirazione ϕ 29mm Manicotti acqua e aria specifici rinforzati **TRASMISSIONE** Cambio a 6 rapporti con innesti frontali e comando sequenziale **DIFFERENZIALE** autobloccante a lamelle **FRIZIONE** bidisco metalloceramica ϕ 184mm. **SOSPENSIONI Anteriori** McPherson, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla coassiale con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastrine **Posteriori** bracci interconnessi, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastrine **STERZO** Guida ad asservimento elettrico con taratura racing **FRENI** Pinza anteriore Brembo radiale a quattro pistoncini M4X40 Disco freno anteriore Brembo autoventilato ϕ 295 x28mm Pinza posteriore con pistoncino da 36mm Disco freno posteriore pieno ϕ 240mm x11 mm Pastiglie freno Racing, Freno a mano idraulico Ripartitore di frenata e correttore di frenata posteriore **RUOTE** asfalto 7"x17" **PNEUMATICI** asfalto 19/62-17 **DIMENSIONI** Lunghezza 3657 mm. Larghezza 1627 mm. Passo 2300mm. **Peso** 1080 Kg .



CITROEN DS3 R5

MOTORE 4 cilindri iniezione diretta turbo 1598 cm³ **POTENZA MASSIMA** 280 cv a 6000 giri/min.
COPPIA MAX 400 Nm a 2500rpm **TRASMISSIONE** Trazione integrale **CAMBIO** Sequenziale cinque rapporti+RM
Differenziali anteriori e posteriori autobloccanti **FRIZIONE** a doppio disco **FRENI Anteriori** Dischi ventilati Ø355 mm (asfalto) e Ø 300 mm (terra) Pinze a 4 pistoni **Posteriori** A disco Ø 300x8 mm Pinze a 2 pistoni Ripartizione regolabile **STERZO** Servosterzo idraulico **RUOTE** Asfalto da 18" Terra da 15" **DIMENSIONI** Lunghezza 3948 mm Larghezza: 1820 mm Passo: 2460 mm **Serbatoio** 67 litri **Peso** 1200 kg (minimo da regolamento).



CITROEN DS3 R3

MOTORE anteriore trasversale tipo 1.6 THP PSA, 4 cilindri in linea 1.598 cc 16 valvole **ALESAGGIO X CORSA** 77 x 85,8 mm **POTENZA MAX** 210 CV a 4.750 giri Coppia max 35,7 kgm a 3.000 rpm **DISTRIBUZIONE** bialbero a camme in testa azionato a catena, bilanciere con camme dal profilo specifico. **ALIMENTAZIONE** iniezione diretta con monofarfalla motorizzata, turbocompressore Borg-Warner con flangia da 29 mm **TRASMISSIONE** trazione anteriore. Frizione bi-disco cerametallico (Ø184 mm). **CAMBIO** sequenziale a 6 rapporti con innesti frontali, comando elettroidraulico con leva al volante. Differenziale autobloccante tipo ZF **SOSPENSIONI** anteriori tipo MacPherson **Posteriori** assale ad H. **AMMORTIZZATORI** anteriori e posteriori a 3 vie. Bump-stop idraulico regolabile all'anteriore **FRENI Anteriori** a disco autoventilante (Ø 330 mm su asfalto; Ø 300 mm su terra) con pinze a 4 pistoni. **Posteriori** a disco (Ø 300 mm) con pinze a 2 pistoni. Ripartitore di frenata in abitacolo. Freno a mano idraulico **STERZO** a cremagliera servoassistito **RUOTE** 7x17" (asfalto); 6x15" (terra) **PRENUMATICI** 200/50/R17 su asfalto; 195/70/R15 su terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 3.948 mm Larghezza 1.715 mm Passo 2.465 mm Carreggiata anteriore 1.520 mm, Carreggiata posteriore 1.490 mm **Peso** 1.080 kg a vuoto (1.230 kg con equipaggio).



CITROEN C2 R2 MAX (R2B)

MOTORE TU5JP4 anteriore 1592,64cc **ALESAGGIO x CORSA** 78,5 x 82 mm **POTENZA MAX** 195 cv A 7200 giri/min **COPPIA MAX** 175 m.N A 5500 giri/min **DISTRIBUZIONE** Doppio albero a camme in testa trascinati da cinghia dentata Punterie meccaniche con profilo delle camme adattato, pistoni specifici, volano motore alleggerito **ALIMENTAZIONE** iniezione multipoint, monofarfalla Ø 52mm **TRASMISSIONE** Trazione anteriore, alberi di trasmissione rinforzati **FRIZIONE** Monodisco ceramico-metallico Ø 184mm Disco frizione non ammortizzato **CAMBIO** 5 rapporti sequenziali+RM, differenziale autobloccante tipo ZF **FRENI Anteriori** dischi ventilati Asfalto 302 x 26 mm Pinze a 4 pistoni Terra Ø 283 x 26 mm Pinze a 4 pistoni **Posteriori** dischi Ø 247 x 9 mm Pinze a 1 pistone Limitatore di frenata posteriore regolabile Freno a mano a comando idraulico **SOSPENSIONI** Anteriori tipo pseudo McPherson, articolazioni specifiche, porta mozzo specifico, **Posteriori** assale a forma di H, articolazioni specifiche **DIMENSIONI** Lunghezza 3.660 mm Larghezza 1.795 mm. Passo 2.326 mm. Carreggiata anteriore 1.633 mm. Carreggiata posteriore 1.568 mm. **Peso** 1.000 kg.



CITROEN C2 Super 1600

MOTORE 1587 cc. 4 cilindri in linea anteriore trasversale
ALESAGGIO X CORSA 78,5 x 82 mm. **DISTRIBUZIONE** bi-albero in testa, 4 valvole per cilindro **POTENZA MAX** 225 cavalli a 8.500 giri al minuto **COPPIA MAX** 20,5 kgm a 7.000 giri **ASPIRAZIONE** monofarfalla Ø 60 mm. **CAMBIO** sequenziale a 6 marce + RM **DIFFERENZIALE** meccanico a slittamento limitato **SOSPENSIONI** anteriori Mc Pherson posteriori a bracci indipendenti e barre di torsione **AMMORTIZZATORI** regolabili **FRENI anteriori** a disco Ø 335 mm. (asfalto), Ø 300 mm. (terra), autoventilanti, pinze a 4 pistoncini **posteriori** a disco Ø 290 mm., autoventilanti, pinze a 2 pistoncini **RUOTE** 7J x 17" su asfalto; 6J x 15" su sterrato **DIMENSIONI** Lunghezza 3.660 mm Larghezza 1.795 mm. Passo 2.326 mm. Carreggiata anteriore 1.633 mm. Carreggiata posteriore 1.568 mm. Peso 1.000 kg.



FIAT PANDA RALLY

MOTORE 4 cilindri, 8 valvole Alesaggio x corsa: 70,8 x 78,86 1242 cc. Alimentazione ad iniezione con ECU specifica Potenza: 130 CV a 7800 rpm **TRASMISSIONE** Cambio a 6 marce ravvicinate, con innesti frontali Differenziale autobloccante a lamelle, semiassi rinforzati **SOSPENSIONI** Anteriori a montante telescopico, ammortizzatori con altezza regolabile Posteriore a ponte torcente Barra antirollio anteriore maggiorata, posteriore supplementare Carreggiate allargate di 60 mm **FRENI** Anteriori a disco autoventilante, Ø 284 mm Posteriori a disco, Ø 240 mm **RUOTE** in lega leggera 6"x15".



FORD FIESTA R5

MOTORE Ford M-Sport anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.619,97 cc, sovralimentato con flangia regolamentare Ø32 mm. **ALESAGGIO X CORSA** 85 x 71,3 mm **POTENZA MAX.** 284hp **DISTRIBUZIONE** bialbero a camme in testa, 16 valvole **TRASMISSIONE** trazione integrale permanente. Differenziali anteriore e posteriore autobloccanti **CAMBIO** sequenziale 5 rapporti + RM **SOSPENSIONI** anteriori e posteriori tipo MacPherson, ammortizzatori a serbatoio esterno regolabili, molle co-assiali, barra stabilizzatrice anteriore e posteriore **FRENI** Anteriori e posteriori a disco autoventilanti (asfalto Ø 355 mm, terra Ø 300 mm), con pinze a 4 pistoncini. Freno a mano idraulico **STERZO** a cremagliera con servosterzo elettrico **RUOTE** 8x18" su asfalto, 7x15" su terra **SERBATOIO** di sicurezza, posizionato centralmente, capacità 80 litri **DIMENSIONI** Lunghezza: 3.975 mm. Larghezza 1.709 mm. Passo 2.489 mm. Peso 1.224 kg a vuoto



FORD FIESTA S2000

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore-trasversale 1998 cc. **Alesaggio x corsa** 87 x 83 mm **DISTRIBUZIONE** due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, testa tipo Dohc **ALIMENTAZIONE** iniezione elettronica Pi Pectel **POTENZA MAX** 280 Cv a 8300 giri **COPPIA MAX** 26,8 kgm a 6500 giri **SOSPENSIONI Anteriori** tipo McPherson, con ammortizzatori a gas e olio, regolabili in estensione e compressione, molle elicoidali coassiali, barra antirullo in acciaio **Posteriori** tipo McPherson, con ammortizzatori a gas e olio, regolabili in estensione e compressione, molle elicoidali coassiali, barra antirullo come all'anteriore **CAMBIO** X-Trac a 6 marce a comando sequenziale, differenziali autobloccanti meccanici X-Trac all'anteriore e al posteriore **TRAZIONE** integrale **DIMENSIONI** Lunghezza 3958 mm Larghezza 1820 mm Passo 2489 mm Peso 1250 kg (minimo)



FORD FIESTA RRC

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore-trasversale 1598 cc. turbo-compresso con flangia da 30 mm. **DISTRIBUZIONE** doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro **POTENZA** 260 cv. a 4500 giri/min. **ALIMENTAZIONE** iniezione elettronica **COPPIA MAX** 360 Nm a 4750 giri/min. **TRAZIONE** integrale permanente **SOSPENSIONI Anteriori** tipo McPherson, con ammortizzatori a gas e olio, regolabili in estensione e compressione, molle elicoidali coassiali, barra antirullo in acciaio **Posteriori** tipo McPherson, con ammortizzatori a gas e olio, regolabili in estensione e compressione, molle elicoidali coassiali, barra antirullo come all'anteriore **FRENI Asfalto anteriori** Ø355mm ventilati con 4 pistoncini **Posteriori** Ø300 mm ventilati con 4 pistoncini **Terra Anteriori e Posteriori** Ø355mm ventilati con 4 pistoncini **CAMBIO** X-Trac a 6 marce a comando sequenziale+RM **RUOTE** Ø 8"x18" (asfalto) 7"x15" (terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 3958 mm Larghezza 1820



FORD FIESTA 16V R2B

MOTORE anteriore trasversale tipo Zetec Ti-VCT, 4 cilindri in linea 1.598 cc. **POTENZA** max 163 CV a 7.500 g/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica multipoint **COPPIA MAX** 18,2 Kgm a 5.700 g/min. **TRASMISSIONE** trazione anteriore **CAMBIO** sequenziale Sadev a 5 rapporti con differenziale autobloccante a slittamento limitato e semiassi rinforzati **SOSPENSIONI Anteriori** con schema MacPherson con ammortizzatori regolabili a 2 vie **Posteriori** a ruote interconnesse **FRENI Anteriori** a disco autoventilante (Ø 310 mm su asfalto, Ø 285 mm su terra), pinze a quattro pistoncini **Posteriori** a disco pieno (Ø 285 mm), pinze a pistone unico. **Ruote** 6,5x16" (asfalto), 6x15" (terra). **DIMENSIONI** Lunghezza 3953 mm. Larghezza 1722 mm. Passo 2490 mm. Peso 1030 kg.



MINI JOHN COOPER WORKS WRC (RRC)

MOTORE anteriore Bmw Motorsport 1600 cc 4 cilindri con turbo-compressore Garrett **POTENZA** 300 CV **TRASMISSIONE** trazione integrale permanente con differenziali a slittamento limitato **CAMBIO** Xtrac a 6 rapporti sequenziale **SOSPENSIONI** anteriore e posteriore Prodrive Ohlins MacPherson con ammortizzatori regolabili a 3 vie **FRENI** Anteriori e posteriori Ø 300 mm **Ruote** 18" **DIMENSIONI** Lunghezza 4110 mm. Larghezza 1820 mm. **Peso** 1200 kg.



MITSUBISHI LANCER EVO IX Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea 1997,4 cc montato in posizione anteriore trasversale a fasatura variabile **POTENZA** 297 cv a 4570 giri **ALESAGGIOxCORSA** 85x88 mm **RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 8,8 a 1 **DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa azionati da una cinghia+variante di fase idraulico, testa con 4 valvole per cilindro **ALIMENTAZIONE** alimentazione monofarfalla, gestione elettronica HKS-GEMS **COPPIA MAX.** 584 Nm a 3750 giri **SOSPENSIONI** anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson, ammortizzatori ExtremeTech a gas e olio con serbatoio separato nel vano motore, molle coassiali; posteriori indipendenti multi link con doppio braccio, con ammortizzatori e molle come anteriore **STERZO** a pignone e cremagliera servoassistito **FRENI** pinze anteriori a 4 pistoncini (asfalto) e a 2 pistoncini (terra). Pinze posteriori a 2 pistoncini (asfalto) e a 1 pistoncino (terra). Dischi anteriori Ø 320 mm (asfalto) e Ø 276 mm (terra); dischi posteriori Ø 300 mm (asfalto) e Ø 284 mm (terra). Freno a mano idraulico **TRASMISSIONE** cambio Ralliart Italy a cinque marce con innesti frontali più retromarcia differenziale anteriore e posteriore autobloccante a dischetti Ralliart; centralina differenziali GEMS **TRAZIONE** integrale permanente **DIMENSIONI** Lunghezza 4490 mm Larghezza 1770 mm Passo 2625 mm Cerchi 8x18" (asfalto) e 7x15" (terra) **Gomme** 225/650-18" (Asfalto) e 205/65-15" (Terra) **Peso** 1310 Kg.



MITSUBISHI LANCER EVOLUTION Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore trasversale 2.000 cc con Intercooler e Turbo compressore **RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 9,2:1 **POTENZA** 304 CV@5600rpm **DISTRIBUZIONE** due alberi a camme in testa e fasatura variabile **ALIMENTAZIONE** iniezione diretta con pompa carburante a comando elettronico **FRIZIONE** monodisco a secco con comando idraulico **CAMBIO** cinque marce +RM **TRAZIONE** integrale **SOSPENSIONI** Anteriori schema McPherson upside-down Posteriori sistema Multilink **FRENI** Anteriori e posteriori idraulici a doppio circuito diagonale servoassistito. Dischi Auto ventilanti. Pastiglie Ferodo DS3000 **STERZO** pignone e cremagliera con servosterzo elettronico **DIMENSIONI** Lunghezza 4.505 mm Larghezza 1.810 mm Carreggiata 1.570 mm anteriore, 1.570 posteriore Passo 2.650 mm **Peso** 1370 kg **PNEUMATICI** Asfalto 225/65/17 Terra 205/65/15



MITSUBISHI LANCER EVO IX Gruppo R

MOTORE anteriore trasversale, 4 cilindri in linea di 1.998,2 cm³. **POTENZA MAX** 300 CV a 5.600 g/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica multipoint, turbocompressore con Intercooler. **TRASMISSIONE** trazione integrale permanente con differenziale centrale a controllo elettronico. Cambio a 5 rapporti. **Sospensioni** anteriori con schema MacPherson upside-down, posteriori sistema multilink. **STERZO** a cremagliera con servosterzo elettronico. **FRENI** Anteriori (ø 355 mm asfalto e ø 276 mm terra) e posteriori (ø 295 mm asfalto e ø 290 mm terra) idraulici a doppio circuito diagonale servoassistito, dischi autoventilanti, (pinze a quattro pistoncini su asfalto, due all'anteriore e uno al posteriore su terra) **RUOTE** 18" (su asfalto). **NEUMATICI** asfalto 225/55-18, terra 205/65-15. **DIMENSIONI** Lunghezza 4505 mm. Larghezza 1810 mm. Altezza 1480 mm Passo 2650 mm. Peso 1250 kg.



PEUGEOT 208T16 R5

MOTORE tipo EPC8 CDT anteriore trasversale 4 cilindri in linea di 1.598 cc, sovralimentato con flangia regolamentare ø 32 mm. **POTENZA MAX** 280 hp @ 6.000 rpm **COPPIA MAX** 400 Nm @ 2.500 giri **DISTRIBUZIONE** bialbero a camme in testa, 16 valvole **ALIMENTAZIONE** iniezione indiretta Magneti Marelli monovalvola **TRASMISSIONE** trazione integrale permanente **DIFFERENZIALI** anteriore e posteriore autobloccanti **FRIZIONE** bidisco **CAMBIO** sequenziale a 5 rapporti con innesti frontali, comando meccanico a joystick+RM **SO-SPENSIONI** anteriori e posteriori tipo pseudo McPherson, gruppi molle-sospensioni inclinati **FRENI** anteriori e posteriori a disco ø 355 mm (terra, ø 300 mm), con pinze a 4 pistoncini - freno a mano idraulico **STERZO** a cremagliera con servosterzo idraulico **RUOTE** 225x40x18"asfalto; 215x65x15" terra **SERBATOIO** di sicurezza, posizionato centralmente, capacità 60 litri **DIMENSIONI** Lunghezza 3.962 mm. Larghezza 1.820 mm. Passo 2.560 mm. Peso minimo da regolamento 1200 kg. a vuoto.



PEUGEOT 207 Super 2000

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea, 16 valvole 1998 cc. **COPPIA MAX** 250Nm **POTENZA** 280 CV a 8500 g/min. **ALIMENTAZIONE** Magneti Marelli **COLLETTORE DI ASPIRAZIONE** monofarfalla **TRAZIONE** integrale permanente **FRIZIONE** doppio disco metallo-ceramica **CAMBIO** 6 rapporti + RM, innesti frontali, comando sequenziale **TRASMISSIONE** Integrale permanente, differenziale anteriore e posteriore a controllo elettronico, centrale meccanico **FRENI ANTERIORI** a disco autoventilanti, ø 355 mm, su asfalto e ø 300 mm. su terra **FRENI POSTERIORI** a disco ø 300 mm. (terra e asfalto) **STERZO** a cremagliera servoassistito **SOSPENSIONI** anteriori e posteriori Pseudo Mc Pherson, barra antirullo **RUOTE** asfalto: 8"x18"; terra: 6.5"x15"; Pneumatici asfalto: 20/65-18"; Pneumatici terra: 19/65-15" **DIMENSIONI** Lunghezza 4030 mm. Larghezza 1800 mm. Passo 2560 mm. Peso 1100 Kg.



PEUGEOT 208 R2

MOTORE Tipo EP6C 2 alberi a camme in testa-catena con sfasatura dell'albero a camme **CILINDRATA** 1.598 cm³ **ALESAGGIO/ CORSA** 77 mm x 85,8 mm **POTENZA MAX** 185 CV/ 7800 rpm **COPPIA MAX** 19 m.daN / 6300 g/min **ALIMENTAZIONE** iniezione indiretta, monovalvola motorizzata **CAMBIO** sequenziale a 5 rapporti con comando meccanico, 3 coppie omologate **DIFFERENZIALE** autobloccante con rampa precaricata **FRIZIONE** a comando idraulico **FRENI Anteriori:** dischi flottanti ventilati Asfalto Ø310 x 30 mm Terra Ø285 x 26 mm pinza a 4 pistoncini a fissaggio radiale **Posteriori:** dischi pieni Ø290x8 mm.pinza a 2 pistoncini a fissaggio radiale. Freno a mano a comando idraulico **FRIZIONE** Monodisco cerametallica Ø184 mm. **SOSPENSIONI Anteriori** :pseudo McPherson, triangoli specifici con giunto uni ball. Barra antirollio anteriore specifica intercambiabile su cuscinetti lisci (3 scelte di rigidità), gamba specifica in alluminio forgiato (regolazione campanatura dal lato del perno). **Posteriori:** asse ad « H » rinforzato e modificato per barra antirollio intercambiabile (3 scelte di rigidità) **AMMORTIZZATORI** ant./post.: specifici Öhlins a 3 vie + supporto idraulico regolabile **RUOTE Asfalto** 6,5x 16"; **Terra** 6x15" **DIMENSIONI** Lunghezza 3.962 mm Larghezza 1.739 mm. **Passo** 2.538 mm. **Carreggiate** Anteriore 1.475 mm Posteriore 1.470 mm **Peso** Minimo norma FIA 1.030 kg a vuoto, 1.180 kg con l'equipaggio.



PEUGEOT 106 RALLY 1,6 Gruppo N

MOTORE Anteriore trasversale, 4 cilindri in linea 1587 cc **POTENZA** 150 CV a 7200 giri **COPPIA MAX** 16,5 kgm a 4200 giri **TRASMISSIONE** Trazione anteriore **DIFFERENZIALE** autobloccante **CAMBIO** ravvicinato a 5 marce + RM a innesti frontali **SOSPENSIONI** anteriori a ruote indipendenti tipo MacPherson **FRENI** anteriori a disco, posteriori a tamburo **DIMENSIONI** Lunghezza 3678 mm. **Larghezza** 1620 mm. **Passo** 2385 mm. **Carreggiate** ant/post. 1387/1310 **peso** 870 Kg.



PEUGEOT 207 RALLY (R3T)

MOTORE EP6DTS/1.6THP 4 cilindri in linea anteriore-trasversale 1598 cc **ALESAGGIO X CORSA** 77 x 85,8 **DISTRIBUZIONE** due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro **ALIMENTAZIONE** a iniezione, monovalvola farfalla, sovralimentazione con turbina tipo Thp (Turbo High Pressure), flangia da 28 mm all'aspirazione **POTENZA** 180 Cv a 6800 giri **COPPIA MASSIMA** 28 kgm a 1600 giri **RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 10.5:1 **SOSPENSIONI Anteriori** tipo McPherson, con ammortizzatori a gas, molle elicoidali coassiali, barra antirollio diametro 22 mm. **Posteriori** a traversa deformabile, con ammortizzatori a gas, molle elicoidali coassiali **FRENI Anteriori** ventilati, con diametro 325 mm (asfalto) e 290 mm (terra) **Posteriori** non ventilati, con diametro 249 mm (asfalto e terra) Pinze a 4 pistoncini anteriormente e monopistone posteriormente, freno a mano idraulico **TRASMISSIONE** Cambio 6 marce a innesti frontali con comando a griglia e sistema kick-off, differenziale autobloccante meccanico tipo ZF a dischi e lamelle, tarato al 60% **Frizione** monodisco a comando idraulico **Trazione** anteriore **RUOTE** Cerchi 17" (asfalto) e 15" (terra) **Pneumatici** 200/50-17" (asfalto) e 195/65-15" (terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 4030 mm Larghezza 1720 mm **Passo** 2540 mm **Peso**



RENAULT TWINGO R2 EVO (R2B)

MOTORE anteriore trasversale Renault K4M RS, 4 cilindri 16 valvole 1598cc **Alesaggio x corsa** 79,5 x 80,5 mm **Coppia max** 20 kg/m a 6000 giri **Potenza max** 193 CV a 7250 giri/min **Trazione:** anteriore **SOSPENSIONI Anteriori** McPherson, ammortizzatori Ohlins regolabili a 2 vie, molle Masselin **Posteriori** bracci tirati, ammortizzatori Ohlins con fine corsa idraulico **SERVOSTERZO** idraulico **Cambio** Sadev sequenziale a 5 rapporti + Rm Comando a joystick vicino al volante **DIFFERENZIALE** autobloccante meccanico **FRENI Anteriori** dischi ventilati diametro 300 mm (asfalto e terra) **Posteriori** dischi pieni diametro 240 mm (asfalto e terra) Freno a mano idraulico, ripartitore di frenata **RUOTE** 6,5x16" (asfalto) e 6x15" (terra) **PNEUMATICI** 195/50 R16 (asfalto) e 195/65 R15 (terra) **PESO** a vuoto 1030 kg.



RENAULT MEGANE RS N4

MOTORE anteriore 4 cilindri 16v di 1.998 con turbo compressore **Potenza max** 270 CV a 5.500 g/min. **TRASMISSIONE** trazione anteriore **CAMBIO** a 5 rapporti Sadev **SOSPENSIONI** gruppo molla ammortizzatore di ultima generazione, con ammortizzatori idraulici a tre regolazioni **FRENI** Anteriori da 355 mm Posteriori 290 mm. **Ruote** 18" **DIMENSIONI** Lunghezza 4300 mm. Larghezza 1850 mm, Passo 2640 mm. Peso 1387 kg.



RENAULT CLIO Super 1600

MOTORE 4 cilindri in linea, 16 valvole anteriore trasversale 1598 cc. **ALESAGGIO X CORSA** 79,5x80,5 mm. **RAPPORTO DI COMPRESSIONE** 11:1 **POTENZA MAX** 215 a 8600 giri/min **COPPIA MAX** 200 a 7000 g/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica sequenziale multipoint Siemens integrata con la centralina **CAMBIO** sequenziale a 6 marce ad innesti frontali **ASPIRAZIONE** monofarfalla Ø 60 mm. **FRENI** a disco ventilati Ø 343 mm (asfalto), 285 mm (terra), a disco Ø 263 mm. **STERZO** Pignone e cremagliera, con idroguida trazione anteriore **SOSPENSIONI** Anteriori a ruote indipendenti schema McPherson con portamozzi in fusione ed ammortizzatori specifici Ohlins. Posteriori a ruote indipendenti con molle e ammortizzatori specifici Ohlins **CERCHI** 17" (asfalto), 15" (terra) **PNEUMATICI** 17x63x17" (asfalto), 16x65x15 (terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 3821 mm. Larghezza 1782 mm Passo 2485 mm peso



SKODA FABIA R2

MOTORE 1.598 cc. **ALESAGGIO/CORSA** 76,5 x 86,9 mm. **POTENZA MASSIMA** 138 KW (188 CV) a 7.500 giri al minuto **COPPIA MASSIMA** 194 Nm a 5.500 giri **DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa, azionati da cinghia dentata punterie meccaniche con profilo delle camme adattato e pistoni specifici **ALIMENTAZIONE** iniezione Multipoint con monofarfalla Ø 52 mm. **TRASMISSIONE** trazione anteriore con semiassi rinforzati **FRIZIONE** monodisco cerametallico Ø184 mm. **CAMBIO** Sadev a 5 rapporti con innesto frontale, comando sequenziale, differenziale autobloccante tipo ZF **FRENI anteriori** dischi ventilati con pinze a 4 pistoni - Ø 310 mm. (asfalto) e 285 mm. (terra) **posteriori** dischi ventilati con pinze a 4 pistoni - Ø 255 mm. ripartizione ant. / post. regolabile, freno a mano a comando idraulico **SOSPENSIONI anteriori** tipo pseudo-McPherson con articolazioni specifiche geometria interamente regolabile **posteriori** assale ad H con articolazioni specifiche ammortizzatori con cilindri di carico esterni **STERZO** diretto, con assistenza idraulica **RUOTE asfalto** 6,5 x 16" terra 6 x 15") **PNEUMATICI** asfalto 195/50x16 terra 175/70x15 **DIMENSIONI** lunghezza 4.020 mm. larghezza 1.642 mm. passo 2.486 mm. carreggiata anteriore 1.670 mm. carreggiata posteriore 1.660 mm. **Peso** 1.030 kg.



SKODA FABIA S2000

MOTORE 4 cilindri in linea, 16 Valvole, 1998 cc bialbero **POTENZA** 265 cv. 8500 Rpm **DIFFERENZIALI** 2, meccanici **TRASMISSIONE** Integrale permanente **CAMBIO** 6 marce sequenziale + retromarcia **FRIZIONE** Ø184 mm. **FRENI anteriori** Ø 355 mm (asfalto), Ø 300 mm (terra), **posteriori** Ø 300 mm (anterio-posteriori) **SOSPENSIONI** McPherson **DIMENSIONI** Lunghezza 3992 mm Larghezza 1798 mm. Passo 2486 mm. **Peso** 1200 Kg **Ruote** 18" (asfalto), 15" (terra).



SUBARU IMPREZA STI - N14 - Gruppo N

MOTORE EJ25 DOHC boxer anteriore longitudinale, 16V turbocompresso **CILINDRATA** 2457cc **ALESAGGIO X CORSA** 99,5 x 79,0 **POTENZA MAX** (338 cv@5000rpm – flangia 36 mm – Regolamento ACI-CSAI) 308 cv@4500 rpm **COPPIA MAX NM (KGM)** (550 Nm@4500 rpm – Regolamento ACI CSAI) 42-2Nm@4000rpm **RAPPORTO COMPRESSIONE** 8,2:1 **INIEZIONE** Multipoint **TRASMISSIONE** Integrale permanente **CAMBIO** Meccanico 6 marce sincronizzate+retromarcia **STERZO** Asta e cremagliera, collassabile, servoassistito **FRENI anteriori e posteriori** a dischi autoventilati **SOSPENSIONI anteriori** Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; **posteriori** Ruote indipendenti, schema a doppio braccio oscillante trasversale con barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici **DIMENSIONI** Lunghezza 4415 mm Larghezza 1795 mm Altezza 1475 mm **Peso** 1360 Kg.



SUBARU IMPREZA STi - N14 - Gruppo R

MOTORE EJ25 DOHC boxer anteriore longitudinale, 18V turbocompresso **CILINDRATA** 2457cc **ALESAGGIO X CORSA** 99,5 x 79,0 **POTENZA MAX** (330 cv@5000rpm – flangia 35 mm – Regolamento ACI-CSAI) 320 cv@4500 rpm **COPPIA MAX NM (KGM)** (550 Nm@4500 rpm – Regolamento ACI-CSAI) 422Nm@4000rpm **RAPPORTO COMPRESSIONE** 8,2:1 **INIEZIONE** Multipoint **TRASMISSIONE** Integrale permanente **CAMBIO** Meccanico 6 marce sincronizzate+retromarcia **STERZO** Asta e cremagliera, collassabile, servoassistito **FRENI anteriori e posteriori** a dischi autoventilati **SOSPENSIONI anteriori** Ruote indipendenti, schema Mac Pherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; **posteriori** Ruote indipendenti, schema a doppio braccio oscillante trasversale con barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici **DIMENSIONI** Lunghezza 4415 mm Larghezza 1795 mm Altezza 1475 mm **Peso**: 1300 Kg.



SUBARU IMPREZA STi - N12 - Gruppo N

MOTORE Boxer 4 cilindri in linea anteriore longitudinale, 1994 cc. 16 valvole a fasatura variabile sovralimentato con turbocompressore. **ALESAGGIO X CORSA** 92 x 75 mm. **POTENZA** 270 cv a 4500 giri/min **COPPIA** 560 Nm a 3250 giri/min **FRIZIONE** monodisco Ø240 mm. **CAMBIO** 5 rapporti + RM ravvicinato di tipo JDM **TRASMISSIONE** Permanente sulle 4 ruote con differenziali autobloccanti (il centrale elettromeccanico) **SOSPENSIONI Anteriori** McPherson con ammortizzatori Prodrive-Ohlins da 54 mm regolabili a 3 vie con stop idraulico **Posteriori** McPherson con ammortizzatori Prodrive-Ohlins da 50 mm regolabili a 3 vie con stop idraulico **SCATOLA GUIDA** Asta e cremagliera, collassabile, servoassistita, volante regolabile in altezza **FRENI** anteriori e posteriori a disco autoventilati (asfalto Ø 326 anteriori Ø e 316 posteriori; terra Ø294 anteriori e 290 posteriori) **RUOTE** asfalto 18"x8" terra 7"x15" **DIMENSIONI** Lunghezza 4415 mm Larghezza 1740 mm Altezza 1425 **Peso** 1271 Kg.



SUZUKI SWIFT GR. N

MOTORE Anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea 1586 cc **POTENZA MAX** 186cv a 6800 giri **COPPIA MAX** 150 Nm a 4900 giri **DISTRIBUZIONE** bialbero a camme in testa, 16 valvole **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica multipoint **TRASMISSIONE** Trazione anteriore **CAMBIO** manuale meccanico a 5 marce con rapporti ravvicinati, coppia conica corta, autobloccante meccanico, frizione racing **SOSPENSIONI Anteriori** a ruote indipendenti, schema McPherson. **Posteriori** a ponte interconnesso con barra di torsione e birante **Ammortizzatori** regolabili **FRENI** a disco, anteriori autoventilanti **RUOTE** 15"



RENAULT CLIO RS Gruppo N

MOTORE Tipo F4R, 4 cilindri in linea anteriore trasversale 1998 cc. **ALESAGGIO X CORSA** 82,7 x 93 mm. **RAPP. COMPRESSIO-**
NE 11:1 **POTENZA MAX** 185 cv a 7200 giri **COPPIA MAX** 22 kgm
a 4800 giri **DISTRIBUZIONE** 2 alberi a camme in testa azionati da
cinghia dentata, testa in alluminio con 4 valvole per cilindro **ALI-**
MENTAZIONE Iniezione elettronica sequenziale multipoint integra-
ta con la centralina **TRASMISSIONE** Cambio Renault sincronizzato
a 5 marce+RM. Differenziale autobloccante a dischi di frizione e
slittamento limitato, tarato a 25 N/m. Frizione monodisco in cerami-
ca con parastrappi integrato **FRENI** 4 dischi, anteriori autoventilanti
con diametro 280 mm, pinze a un pompante, limitatore di frenata
azionabile dall'abitacolo (9 posizioni), freno a mano meccanico,
trazione anteriore **SOSPENSIONI** Anteriori a ruote indipendenti a
schema McPherson con triangoli inferiori in acciaio, una barra sta-
bilizzatrice (diametro 25 mm), ammortizzatori Renault Sport a gas
e olio regolabili, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori. Po-
steriori a ponte rigido con bracci tirati, molle e ammortizzatori come
all'anteriore ma non coassiali **CERCHI** 7x15" in **STERZO** a pignone
e cremagliera, con idroguida **DIMENSIONI** Lunghezza 3770 mm
Larghezza 1675 mm Passo 2475 mm Peso 1013 kg



RENAULT CLIO WILLIAMS Gr. A

MOTORE 4 cilindri in linea, 16 valvole anteriore trasversale
CILINDRATA 1998 cc. **ALESAGGIO X CORSA** 82,7x93,0 mm.
RAPP. COMPRESS. 12:1 **POTENZA MAX** 220 HP a 7800 g/min
COPPIA MAX 24 Kgm a 6200 giri/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione
elettronica sequenziale multipoint **CAMBIO** sequenziale a 6 o 7
marce ad innesti frontali **FRENI** anteriori, a disco ventilati Ø 332
mm (asfalto), posteriori a disco Ø 240 mm. (asfalto) **STERZO** Pigno-
ne e cremagliera, con idroguida, trazione anteriore **SOSPENSIONI**
Anteriori a ruote indipendenti schema McPherson . Posteriori a
bracci tirati **CERCHI** in lega 17" (asfalto), 15" (terra) **GOMME** 20x63-
x17 (asfalto), 20x65x15 (terra) **DIMENSIONI** Lunghezza 3710 mm.
Larghezza 1645 mm. Passo 2472 mm. Peso 1030 kg.



RENAULT NEW CLIO SPORT R3 (R3C)

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri in linea 1998 cc
ALESAGGIO x CORSA 82,7 93 mm **DISTRIBUZIONE** bialbero a
cinghia, 16 valvole **POTENZA MAX** 250 Cv (170 kW) a 8500 giri
COPPIA MAX 25 kgm (245 Nm) a 5.400 giri **TRAZIONE** anteriore
CAMBIO Sadev a 6 marce sequenziali + RM, differenziale autobloc-
cante a dischi e rampe **FRIZIONE** monodisco a comando meccani-
co **SOSPENSIONI** anteriori McPherson, ammortizzatori Ohlins
regolabili posteriori bracci tirati, ammortizzatori regolabili **FRENI**
anteriori a disco ventilato, posteriori a disco pieno **RUOTE** 7x17"
asfalto, 6x15" terra **PNEUMATICI** 19/62-17 asfalto, 17/65-15 terra
DIMENSIONI Lunghezza 3986 mm Larghezza 1707 mm Altezza
1344 mm Passo 2575 mm. Serbatoio 55 litri Peso 1080 kg





98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



RENAULT ALPINE A110

MOTORE : Posteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1799 cc.
ALESAGGIO : 82,5 x 84 mm.
POTENZA : 180 CV a 7500 giri
COPPIA MASSIMA : 18 Kgm a 3800 giri
DISTRIBUZIONE : Albero a camme laterale, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 DC0E
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante
PESO : 700 Kg

TALBOT SUNBEAM GR. 2

MOTORE : anteriore longitudinale inclinato di 45° a sinistra, 4 cilindri in linea di 2174 cc.
ALESAGGIO E CORSA : 95,3 x 76,2 mm.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 11,3 : 1
POTENZA MAX : 240 CV a 7000 giri
COPPIA MAX : 25,6 Kgm a 6000 giri
ALIMENTAZIONE : due carburatori Dell'Orto DHLA 45E doppio corpo
DISTRIBUZIONE : doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro
SOSPENSIONI : anteriori a ruote indipendenti con schema McPherson e bracci inferiori, posteriori ad assale rigido e bracci longitudinali
TRASMISSIONE : trazione posteriore. Cambio ZF a 5 marce + RM
FRENI : anteriori e posteriori a disco Lockheed ventilati
SERBATOIO : da 60 litri
STERZO : a cremagliera
PNEUMATICI : 20/53-13"
LUNGHEZZA : 3830 mm.
LARGHEZZA : 1628 mm.
ALTEZZA : 1395 mm.
PASSO : 2415 mm.
CARREGGIATA : anteriore 1341 mm. - posteriore 1328 mm.
PESO : 1015 Kg.

AUDI QUATTRO GR.B CORTA

MOTORE : Anteriore longitudinale 5 cilindri in linea
CILINDRATA : 2110 cc. (2110 x 1,4 = 2954 cc.)
ALESAGGIO : 79,5 x 85 mm.
POTENZA : 420 CV a 7500 giri
COPPIA MASSIMA : 46 Kgm a 5500 giri
DISTRIBUZIONE : Albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione elettronica Bosch LH-Jetronic , sovralimentazione mediante turbocompressore
TRASMISSIONE : Trazione integrale permanente, 5 marce + retro marcia, 2 differenziali

OPEL KADETT GTE

MOTORE : Anteriore longitudinale con 4 cilindri in linea
CILINDRATA : 1979 cc.
ALESAGGIO : 95 x 69,8 mm.
POTENZA : 115 CV a 5600 giri
COPPIA MASSIMA : 16,2 Kgm a 3000 giri
DISTRIBUZIONE : Un albero a camme in testa, due valvole per cilindro
ALIMENTAZIONE : Iniezione indiretta elettronica Bosch L-Jetronic
TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



FIAT 124 SPIDER

MOTORE : Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1756 cc.

ALESAGGIO : 84 x 79,2 mm.

POTENZA : 180 CV a 7500 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione meccanica Kugel Fischer

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 rapporti ravvicinati con innesti frontali, frizione monodisco a secco, differenziale autobloccante ZF

SOSPENSIONI : Anteriori a ruote indipendenti con barra stabilizzatrice; posteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti e puntoni di reazione McPherson

FRENI : Quattro dischi da 256 mm.

STERZO : A vite globoidale e rullo

LUNGHEZZA : 3915 mm.

LARGHEZZA : 1630 mm.

ALTEZZA : 1240 mm.

PASSO : 2280 mm.

CARREGGIATA ANTERIORE : 1413 mm.

CARREGGIATA POSTERIORE : 1400 mm.

CAPACITÀ SERBATOIO : lt.46 mm.

PESO : 900 Kg

OPEL ASCONA 400 GR.4

MOTORE : Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 2410 cc.

ALESAGGIO : 95 x 86 mm.

POTENZA : 250 CV a 7000 giri

COPPIA MASSIMA : 28 Kgm a 5500 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Due carburatori orizzontali Weber 40 DC0E

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante

PESO : 1000 Kg

OPEL MANTA 400 GR.B

MOTORE : Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 2408 cc.

ALESAGGIO : 95 x 85 mm.

POTENZA : 280 CV a 7400 giri

COPPIA MASSIMA : 30,5 Kgm a 5500 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Due carburatori doppio corpo Webwe 50 DC0E

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante ZF

PESO : 970 Kg

VERSIONI :

Opel manta 400 gr.B – 1983

Opel manta gte gr.A

PEUGEOT 205 T16 GR.B

MOTORE : Posteriore centrale trasversale con 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1775 cc. (1775 x 1,4 = 2485 cc.)

ALESAGGIO : 83 x 82 mm.

POTENZA : 430 CV a 7500 giri



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



DISTRIBUZIONE : Testata in alluminio con 4 valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione Bosch k-Jetronic, turbocompressore con scambiatore di calore aria-acqua

TRASMISSIONE : Trazione integrale, 5 marce + retro marcia, differenziali anteriori e posteriori epicicloidale e centrale tipo Ferguson

PESO : 910 Kg

VERSIONI :

205 T16 Evoluzione 1 gr.B (1984)

Evoluzione 2 gr.B (1985)

Evoluzione 3 gr.B (1986)

LANCIA RALLY 037 GR. B

MOTORE : Posteriore centrale longitudinale con 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1995 cc. (1995 x 1,4 = 2793 cc.)

ALESAGGIO : 84 x 90 mm.

POTENZA : 300 CV a 8000 giri

COPPIA MASSIMA : 30 Kgm a 4500 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione meccanica Kugel Fischer con compressore volumetrico Volumex

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante

PESO : 960 Kg

VERSIONI : Lancia Rally 037 gr.B – 1982/1985

FIAT 131 ABARTH

MOTORE: Anteriore longitudinale a 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1995 cc.

ALESAGGIO : 84 x 90 mm.

POTENZA : 280 CV a 7400 giri

COPPIA MASSIMA : 23 Kgm a 6500 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione Kugelfischer

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 rapporti ravvicinati con innesti frontali, frizione monodico a secco, differenziale autobloccante ZF

SOSPENSIONI : Anteriori e posteriori a ruote indipendenti schema McPherson con barra stabilizzatrice

FRENI : Quattro dischi autoventilanti, anteriori diam.300 mm. ; posteriori diam.252 mm.

STERZO : A cremagliera

LUNGHEZZA : 4181 mm.

LARGHEZZA : 1720 mm.

ALTEZZA : 1360 mm.

PASSO : 2490 mm.

CARREGGIATA ANTERIORE : 1460 mm.

CARREGGIATA POSTERIORE : 1456 mm.

CAPACITÀ SERBATOIO : lt.50

PESO : 970 kg.

PORSCHE 911

MOTORE : Posteriore longitudinale a sbalzo, 6 cilindri Boxer con raffreddamento ad aria, lubrificazione a carter secco con serbatoio olio maggiorato

CILINDRATA : 2994 cc.

ALESAGGIO : 95 x 70 mm.

RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 10,2 : 1

POTENZA : 260 CV a 7000 giri

COPPIA MASSIMA : 30 Kgm a 5000 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, due valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione meccanica Bosch, doppia pompa elettrica

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, differenziale autobloccante ZF meccanico, cambio meccanico



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



ravvicinato Porche 5 marce sincronizzate con lubrificazione forzata

SOSPENSIONI : Anteriori tipo McPherson, posteriori con bracci oscillanti ; barre di torsione diam.26 mm., barre stabilizzatrici, ammortizzatori Bilstein

FRENI : A dischi autoventilanti forati sulle quattro ruote diam.304 mm anteriori e diam.309 mm. posteriori, con pinze a 4 pistoncini, regolatore di frenata regolabile dall'abitacolo, freno a mano idraulico

STERZO : Diretto a cremagliera

LUNGHEZZA : 4291 mm.

LARGHEZZA : 1750 mm.

PASSO : 2272 mm.

CARREGGIATA ANTERIORE : 1430 mm.

CARREGGIATA POSTERIORE : 1490 mm.

PESO : 1000 Kg

LANCIA FULVIA HF GRUPPO 4

MOTORE : Anteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri a V

CILINDRATA : 1584 cc.

ALESAGGIO : 82 x 75 mm.

POTENZA : 165 CV a 7700 giri

COPPIA MASSIMA : 17,2 Kgm a 6000 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, due valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Due carburatori orizzontali doppio corpo Weber da 48 mm.

TRASMISSIONE : Trazione anteriore, 5 marce, differenziale autobloccante Colotti

PESO : 780 Kg

LANCIA STRATOS GR. 4

MOTORE : Posteriore centrale con 6 cilindri a V

CILINDRATA : 2418 cc.

ALESAGGIO : 92,5 x 60 mm.

POTENZA : 275 CV a 7600 giri

COPPIA MASSIMA : 27,5 Kgm a 6000 giri

DISTRIBUZIONE : Quattro alberi a camme in testa, due valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : A iniezione o a carburatori

TRASMISSIONE : Trazione posteriore, 5 marce, differenziale autobloccante ZF

PESO : 950 Kg

AUTOBIANCHI A112

MOTORE : Anteriore trasversale con 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1050 cc

ALESAGGIO : 62,7 x 74 mm

RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 10,4 : 1

POTENZA MAX : 70 CV a 6600 giri

ALIMENTAZIONE : Un carburatore invertito doppio corpo Weber

DISTRIBUZIONE : Ad aste e bilancieri

TRASMISSIONE : Trazione anteriore cambio a 4 marce (5 marce da fine 1979)

SOSPENSIONI ANTERIORI : A ruote indipendenti con barra stabilizzatrice McPherson

SOSPENSIONI POSTERIORI : A ruote indipendenti con balestra trasversale

FRENI : Anteriori a disco, posteriori a tamburo

STERZO : A cremagliera

LUNGHEZZA 3228 mm.

LARGHEZZA 1480 mm.

ALTEZZA 1360 mm.

PASSO 2038 mm.

PESO : 690 Kg.

RUOTE : 4 x 13"



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



LANCIA DELTA S4 GR. B

MOTORE : Posteriore centrale longitudinale 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1759 cc. (1759 x 1,4 = 2463 cc.)

ALESAGGIO : 88,5 x 71,5 mm.

POTENZA : 480 CV a 8400 giri

COPPIA MASSIMA : 50 Kgm a 5000 giri

DISTRIBUZIONE : Due assi a camme in testa, quattro valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione elettronica Marelli integrata con l'accensione con sovralimentazione misto

TRASMISSIONE : Trazione integrale permanente, 5 marce + retro marcia, differenziale autobloccante centrale tipo Ferguson

PESO : 970 Kg

LANCIA DELTA HF GR. A (1992)

MOTORE : Anteriore trasversale 4 cilindri in linea

CILINDRATA : 1995 cc. (1995 x 1,4 = 2793 cc.)

ALESAGGIO : 84 x 90 mm.

RAPPORTO COMPRESIONE : 7,75 :1

POTENZA : 295 CV a 7000 giri

COPPIA MASSIMA : 43 Kgm a 4500 giri

DISTRIBUZIONE : Due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE : Iniezione elettronica IAW Weber con sovralimentazione mediante turbocompressore Garret T3 con intercooler aria/aria

TRASMISSIONE : Trazione integrale permanente con ripartitore di coppia centrale Ferguson a slittamento limitato e differenziale anteriore e posteriore autobloccanti; cambio meccanico a innesti frontali a 6 marce + retro marcia.

SOSPENSIONI : McPherson, anteriori con bracci oscillanti e barra stabilizzatrice, posteriori con barra trasversale e barra stabilizzatrice

FRENI : 4 dischi ventilati, anteriori diam.332 mm. con pinze Brembo a 4 pistoncini, posteriori diam.282 mm. con pinze Brembo a due pistoncini

STERZO : A cremagliera servoassistito

LUNGHEZZA : 3900

LARGHEZZA : 1770

ALTEZZA : 1360

CARREGGIATA ANTERIORE : 1566

CARREGGIATA POSTERIORE : 1526

PASSO : 2480

PESO : 1200 Kg

VERSIONI :

Lancia Delta HF 4 WD (1986)

Lancia Delta HF integrale 8 valvole (1987)

Lancia Delta HF integrale 16 valvole (1989)

Lancia Delta HF "Deltona" (1992)



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Programmazione Media 98°TARGA FLORIO 2014 9-10 maggio 2014

TELEVISIONI		
	Canale 228 Piattaforma Sky Canale 58 Digitale Terrestre	RAI SPORT 2 DIFFERITA/SINTESI Venerdì 9 Maggio P.S.10 "Città di Collesano" Ore 23.15 RAI SPORT 2 –DIFFERITA Sabato 10 maggio ore 23:00 RAI SPORT 2 - RACING 4 Mercoledì 14 maggio ore 22.00/22.30
SETTIMANA DAL 11 AL 18 MAGGIO 2014 - MAGAZINE ACI Csaì (23')		
	Canale 224 Digitale Terrestre 44 Tivù Sat	NUVOLARI Sabato 17 maggio ore 14.00 Replica Domenica 18 maggio ore 09.00
	Canale 148 Piattaforma Sky	AUTOMOTO TV – RACING TIME Venerdì 16 maggio ore 20.00 Repliche Sabato 17 maggio 05.00 – 09.00 – 13.00 – 23.00 Domenica 18 maggio ore 14.30 Lunedì 19 maggio ore 06.00 – 13.00 – 16.30 – 23.30 Martedì 20 maggio 06.30 – 13.30 – 16.00 – 23.00 Mercoledì 21 maggio ore 07.00 – 13.00 – 16.30 Giovedì 22 maggio ore 01.30 – 06.30 – 12.30 – 18.30 – 23.30 Venerdì 23 maggio ore 06.00 – 13.00
	Canale 73 Digitale Terrestre 520 Piattaforma Sky	SAN MARINO RTV - A TUTTO GAS Sabato 17 maggio ore 12.20 Replica Domenica 18 maggio ore 10.00
	Canale 177 Digitale Terrestre	ODEON/SAFE DRIVE MOTORSPORT Martedì ore 20.00 Replica Mercoledì ore 22.00; Sabato ore 23.45
	Canale 249 Digitale Terrestre 809 Piattaforma Sky	DINAMICA CHANNEL – ACI Sport MAGAZINE Giovedì 15 maggio ore 23.00 Replica Venerdì 16 maggio ore 17.00
	Canale 249 Digitale Terrestre 809 Piattaforma Sky	DINAMICA CHANNEL - ACI MOTORSPORT WORLD Mercoledì ore 20.30 (30') Venerdì ore 20.30 (30') Repliche del Mercoledì: Giovedì ore 7.30 e 01.00; Venerdì ore 14.15; Sabato ore 15.00. Repliche del Venerdì: Sabato ore 07.00; Lunedì ore 12.30; Martedì ore 17.00
Le immagini saranno inoltre messe in onda da oltre 60 emittenti televisive areali a copertura dell'intero territorio nazionale.		
LIVE STREAMING ACI Sport - Visibile su acisportitalia.it e sportube.tv		
	1 ^a live - Giovedì 8 maggio ore 15:30	Presentazione Progetto ACI TEAM ITALIA presso Hotel "Acacia" - Campofelice di Roccella
	2 ^a live - Giovedì 8 maggio ore 20:30	Partenza Rally Piazza Politeama (PA)
	3 ^a live - Venerdì 9 maggio ore 12:25	Primo Riordino Piazza Mantia – Cerda (PA)
QUOTIDIANI		
	Programmazione ACI Sport	USCITA N.1 pagina Lunedì 12 maggio 2014
	Programmazione ACI Sport	USCITA N.1 pagina Lunedì 12 maggio 2014

NOTA BENE: ACI Sport non è responsabile di eventuali cambiamenti di palinsesto da parte delle reti TV o di pubblicazione da parte delle testate giornalistiche. Qualora dei cambiamenti fossero segnalati saranno pubblicati sul sito www.acisportitalia.it

ACI Sport S.p.A. a socio unico
Via Solferino 32 – 00185 Roma
☎: 06 44341291 – ✉: 06 44341294
<http://www.acisportitalia.it>

Ufficio Stampa
Luca Bartolini
☎ 3357553762
e-mail: luca.bartolini@acisportitalia.it



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Programmazione Media TARGA FLORIO HISTORIC 9-10 maggio 2014

TELEVISIONI		
SETTIMANA DAL 18 AL 25 MAGGIO 2014 - MAGAZINE ACI CsaI (8')		
	Canale 228 Piattaforma Sky Canale 58 Digitale Terrestre	RAI SPORT 2 - RACING 4 Mercoledì 14 maggio ore 22.00/22.30
	Canale 224 Digitale Terrestre 44 Tivù Sat	NUVOLARI Sabato 24 maggio ore 14.00 Replica Domenica 25 maggio Ore 09.00
	Canale 148 Piattaforma Sky	AUTOMOTOTV Venerdì 23 maggio ore 20.00 Repliche Sabato 24 maggio ore 05.00 – 09.00 – 13.00 – 23.00 Domenica 25 maggio ore 14.30 Lunedì 26 maggio ore 06.00 – 13.00 – 16.30 – 23.30 Martedì 27 maggio ore 06.30 – 13.30 – 16.00 – 23.00 Mercoledì 28 maggio ore 07.00 – 13.00 – 16.30 Giovedì 29 maggio ore 01.30 – 06.30 – 12.30 – 18.30 – 23.30 Venerdì 30 maggio ore 06.00 – 13.00
	Canale 73 Digitale Terrestre 520 piattaforma Sky	SAN MARINO RTV Sabato 24 maggio ore 12.20 Replica Domenica 25 maggio ore 10.00
	Canale 177 Digitale Terrestre	ODEON/SAFE DRIVE MOTORSPORT Martedì ore 20.00 Replica Mercoledì ore 22.00; Sabato ore 23.45
	Canale 249 Digitale Terrestre	DINAMICA CHANNEL Giovedì 22 maggio ore 23.00 Replica Venerdì 23 maggio ore 17.00
	Canale 249 Digitale Terrestre	DINAMICA CHANNEL - ACI MOTORSPORT WORLD Mercoledì ore 20.30 (30') Venerdì ore 20.30 (30') Repliche del Mercoledì: Giovedì ore 7.30 e 01.00; Venerdì ore 14.15; Sabato ore 15.00. Repliche del Venerdì: Sabato ore 07.00; Lunedì ore 12.30; Martedì ore 17.00

EMITTENTI AREALI: Le immagini saranno inoltre messe in onda da oltre 60 emittenti televisive areali a copertura dell'intero territorio nazionale.

NOTA BENE: ACI Sport non è responsabile di eventuali cambiamenti di palinsesto da parte delle reti TV o di pubblicazione da parte delle testate giornalistiche. Qualora dei cambiamenti fossero segnalati saranno pubblicati sul sito www.acisportitalia.it

ACI Sport S.p.A.
Via Solferino 32 – 00185 Roma
☎: 06.44341291 – 📠: 06.44341294
<http://www.acisportitalia.it>

Ufficio Stampa
Enzo Branda
☎ +39 335 7553787
e-mail : enzo.branda@acisportitalia.it



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



1. PROGRAMMA

Lunedì, 7 aprile

Pubblicazione del Regolamento Particolare di gara
Apertura delle iscrizioni

Lunedì, 5 maggio
Ore 18.00

Chiusura delle iscrizioni

Martedì, 6 maggio
dalle ore 15.00 alle ore 20.00

Distribuzione radar e pre-verifiche
Distribuzione del materiale per le ricognizioni, dei numeri di gara, delle targhe del rally e della pubblicità.
c/o Segreteria Gara
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

Mercoledì, 7 maggio
dalle ore 9.00 alle ore 13.00

Distribuzione radar e pre-verifiche
Distribuzione del materiale per le ricognizioni, dei numeri di gara, delle targhe del rally e della pubblicità.
c/o Segreteria Gara
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 8.00 alle ore 16.00

Ricognizioni regolamentate sulle P.S. 1/4/7 – 2/5/8 – 3/6/9 – 11/13/15 – 12/14/16

dalle ore 16.00 alle ore 18.00

Ricognizioni regolamentate sulle P.S. 10

dalle ore 10.00

Apertura del Parco Assistenza Targa Florio Village
c/o Targa Florio Village
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

ore 17.30

Prima riunione dei Commissari Sportivi
c/o Direzione Gara
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 18.30 alle ore 20.00

Verifiche sportive secondo orari indicati
c/o Segreteria Gara
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 19.00 alle ore 21.30

Verifiche tecniche e punzonatura delle vetture
c/o Targa Florio Village
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)
concorrenti iscritti al Campionato Italiano Rallies e prioritari

Giovedì 8 maggio

dalle ore 8.00 alle ore 12.00
secondo il seguente ordine
dalle ore 8.00 alle ore 10.00
dalle ore 10.15 alle ore 12.00

Test con vetture da gara (Shakedown)
Campofelice di Roccella (PA) – SP 129 (dal km 6 + 200 al km 3 + 800)
concorrenti iscritti al Campionato Italiano Rallies e prioritari
solo per i restanti concorrenti iscritti al rally

dalle ore 8.00 alle ore 13.00

Verifiche sportive secondo orari indicati
c/o Segreteria Gara
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 8.00 alle ore 13.30

Verifiche tecniche e punzonatura delle vetture
c/o Targa Florio Village
MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)
Pubblicazione elenco dei concorrenti e delle vetture ammesse alla

ore 15.30



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



partenza, dell'ordine di partenza della Cerimonia e dell'ordine di partenza

Albo Ufficiale di gara c/o Direzione Gara

dalle ore 19.00

Ingresso delle vetture al Parco Cerimonia di Partenza in Palermo
"Piazza Politeama" (P.zza Castelnuovo) (secondo orari indicati)

ore 20.30

Cerimonia di Partenza
Palermo - "Piazza Politeama" (P.zza Castelnuovo)

Venerdì 9 maggio

dalle ore 7.30

Incolonnamento di Partenza
Corso Ruggero – Cefalù (PA)

dalle ore 8.00

Partenza
Piazza Duomo – Cefalù (PA)

dalle ore 20.30

Arrivo della I Tappa
Piazza Duomo – Termini Imerese (PA)

ore 21.15

orario limite entro il quale il Concorrente dovrà comunicare al Direttore di Gara la sua intenzione di ripartire il giorno successivo.

ore 21.30

Pubblicazione dell'ordine di partenza della 2^a tappa
Albo Ufficiale di gara c/o Direzione Gara

Sabato 10 maggio

dalle ore 7.30

Uscita Parco Chiuso
Via Palermo – Termini Imerese (PA)

dalle ore 8.00

Partenza II Tappa
Piazza Duomo – Termini Imerese (PA)

ore 15.45

Pubblicazione elenco delle vetture da verificare
Albo Ufficiale di gara c/o Direzione Gara

ore 16.30

Arrivo del Rally Premiazione sul podio Parco Chiuso
Piazza Giuseppe Garibaldi – Campofelice di Roccella (PA)

ore 16.45

Verifiche tecniche finali
Campofelice di Roccella (PA)

ore 17.15

Pubblicazione della Classifica Finale Provvisoria
Albo Ufficiale di gara c/o Direzione Gara

Trofeo Rally Nazionale 2014 – 6^a Zona –Coeff.2,5

Giovedì 8 maggio

dalle ore 8.30 alle ore 13.00

Verifiche sportive secondo orari indicati
c/o Segreteria Gara

dalle ore 8.30 alle ore 13.30

MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

Verifiche tecniche e punzonatura delle vetture
c/o Targa Florio Village

dalle ore 12.30 alle ore 15.00

MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)
Test con vetture da gara (Shakedown)
Campofelice di Roccella (PA) – SP 129 (dal km 6 + 200 al km 3 + 800)

Venerdì 9 maggio

ore 19.00

Pubblicazione elenco delle vetture da verificare
Albo Ufficiale di gara c/o Direzione Gara

ore 19.45

Arrivo del Rally Premiazione sul podio Parco Chiuso
Piazza Duomo – Termini Imerese (PA)



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



ore 20.00

Verifiche tecniche finali

Termini Imerese (PA)

ore 21.30

Pubblicazione della Classifica Finale Provvisoria

Albo Ufficiale di gara c/o Direzione Gara

SEGRETERIA

fino a lunedì 5 maggio

presso Automobile Club Palermo Viale delle Alpi 6 – Palermo

Tel. +39.091.300468 (dial 3) – fax +39.091.300472

ufficiosportivopa@integra.aci.it

da martedì 6 maggio

MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

ALBO UFFICIALE DI GARA E DIREZIONE GARA

MareLunaVillage – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

Martedì 6 maggio:

dalle ore 15.00 alle ore 20.00

Giovedì 7 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 13.00 e dalle ore 15.00 alle ore 22.00

Giovedì 8 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 13.00 e dalle ore 15.00 alle ore 18.00

Venerdì 9 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 23.00

Sabato 10 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 20.00

SALA STAMPA

Mercoledì 7 maggio:

Hotel Acacia – Contrada Pistavecchia – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 15.00 alle ore 22.00

Giovedì 8 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 13.00 e dalle ore 15.00 alle ore 18.00

Venerdì 9 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 23.00

Sabato 10 maggio:

dalle ore 8.00 alle ore 20.00



P I C C H I A N I & B A R L A C C H I

F I R E N Z E



ALBO D'ORO

I vincitori delle 96 edizioni: Vaccarella, Maglioli e Gendebien, Andreucci, Cunico e Cerrato i protagonisti di due epoche

Anno	Edizione	Percorso	Km.	Vincitore	Vettura
1906	1	Grande Circuito	446,469	Alessandro Cagno	Itala
1907	2	Grande Circuito	446,469	FELICE NAZZARO	Fiat
1908	3	Grande Circuito	446,469	VINCENZO TRUCCO	Isotta Fraschini
1909	4	Grande Circuito	148,823	FRANCESCO CIUPPA	Spa
1910	5	Grande Circuito	297,646	TULLIO CARIOLATO	Franco
1911	6	Grande Circuito	446,469	ERNESTO CEIRANO	Scat
1912	7	Giro di Sicilia	1050	SNIFE-PEDRINI	Scat
1913	8	Giro di Sicilia	1050	FELICE NAZZARO	Nazzaro
1914	9	Giro di Sicilia	1050	ERNESTO CEIRANO	Scat
1919	10	Medio Circuito	432	ANDRÈ BOILLOT	Peugeot
1920	11	Medio Circuito	432	GUIDO MEREGALLI	Nazzaro
1921	12	Medio Circuito	432	GIULIO MASETTI	Fiat
1922	13	Medio Circuito	432	GIULIO MASETTI	Mercedes
1923	14	Medio Circuito	432	UGO SIVOCCHI	Alfa Romeo
1924	15	Medio Circuito	432	CHRISTIAN WERNER	Mercedes
1925	16	Medio Circuito	540	BARTOLOMEO COSTANTINI	Bugatti
1926	17	Medio Circuito	540	BARTOLOMEO COSTANTINI	Bugatti
1927	18	Medio Circuito	540	EMILIO MATERASSI	Bugatti
1928	19	Medio Circuito	540	ALBERT DIVO	Bugatti
1929	20	Medio Circuito	540	ALBERT DIVO	Bugatti
1930	21	Medio Circuito	540	ACHILLE VARZI	Alfa Romeo
1931	22	Grande Circuito	595,264	TAZIO NUVOLARI	Alfa Romeo
1932	23	Piccolo Circuito	576	TAZIO NUVOLARI	Alfa Romeo
1933	24	Piccolo Circuito	504	ANTONINO BRIVIO	Alfa Romeo
1934	25	Piccolo Circuito	432	ACHILLE VARZI	Alfa Romeo
1935	26	Piccolo Circuito	432	ANTONINO BRIVIO	Alfa Romeo
1936	27	Piccolo Circuito	144	COSTANTINO MAGISTRI	Lancia
1937	28	Circuito di Palermo	314,6	FRANCESCO SEVERI	Maserati
1938	29	Circuito di Palermo	171,6	FRANCO ROCCO	Maserati
1939	30	Circuito di Palermo	228,8	LUIGI VILLORESI	Maserati
1940	31	Circuito di Palermo	228,8	LUIGI VILLORESI	Maserati
1948	32	Giro di Sicilia	1080	"P.PE IGOR"-BIONDETTI	Ferrari
1949	33	Giro di Sicilia	1080	BIONDETTI-BENEDETTI	Ferrari
1950	34	Giro di Sicilia	1080	BORNIGIA-BORNIGIA	Alfa Romeo
1951	35	Piccolo Circuito	576	FRANCO CORTESE	Frazer Nash
1952	36	Piccolo Circuito	576	FELICE BONETTO	Lancia
1953	37	Piccolo Circuito	576	UMBERTO MAGLIOLI	Lancia
1954	38	Piccolo Circuito	576	PIERO TARUFFI	Lancia
1955	39	Piccolo Circuito	936	MOSS-COLLINS	Mercedes
1956	40	Piccolo Circuito	720	UMBERTO MAGLIOLI	Porsche 550
1957	41	Piccolo Circuito	360	FABIO COLONNA	Fiat 600
1958	42	Piccolo Circuito	1008	MUSSO-GENDEBIEN	Ferrari
1959	43	Piccolo Circuito	1008	BARTH-SEIDEL	Porsche
1960	44	Piccolo Circuito	720	BONNIER-G. HILL	Porsche
1961	45	Piccolo Circuito	720	VON TRIPS-GENDEBIEN	Ferrari
1962	46	Piccolo Circuito	720	P.RODRIGUEZ-MAIRESSE-GENDEBIEN	Ferrari
1963	47	Piccolo Circuito	720	BONNIER-ABATE	Porsche
1964	48	Piccolo Circuito	720	PUCCI-DAVIS	Porsche 904
1965	49	Piccolo Circuito	720	VACCARELLA-BANDINI	Ferrari
1966	50	Piccolo Circuito	720	MAIRESSE-MULLER	Porsche



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Anno	Edizione	Percorso	Km.	Vincitore	Vettura
1967	51	Piccolo Circuito	720	HAWKINS-STOMMELEN	Porsche
1968	52	Piccolo Circuito	720	ELFORD-MAGLIOLI	Porsche
1969	53	Piccolo Circuito	720	MITTER-SCHUTZ	Porsche 908
1970	54	Piccolo Circuito	792	SIFFERT-REDMAN	Porsche 908 MK3
1971	55	Piccolo Circuito	792	VACCARELLA-HEZEMANS	Alfa Romeo 33/3
1972	56	Piccolo Circuito	792	MERZARIO-MUNARI	Ferrari 312 P
1973	57	Piccolo Circuito	792	MULLER-VAN LENNEP	Porsche Carrera
1974	58	Piccolo Circuito	504	LARROUSSE-BALLESTRIERI	Lancia Stratos
1975	59	Piccolo Circuito	576	VACCARELLA-MERZARIO	Alfa Romeo 33TT12
1976	60	Piccolo Circuito	576	"AMPHICAR"-FLORIDIA	Osella
1977	61	Piccolo Circuito	288	RESTIVO-"APACHE"	Chevron
1978	62	Rally di Sicilia	980	CARELLO-PERISSINOT	Lancia Stratos
1979	63	Rally di Sicilia	1055	VUDAFIERI-MANNUCCI	Fiat 131 Abarth
1980	64	Rally di Sicilia	1064	PASUTTI-STRADIOTTO	Fiat 131 Abarth
1981	65	Rally di Sicilia	1064	ANDRUET-"TILBER"	Ferrari 308 GTB
1982	66	Rally di Sicilia	981	TOGNANA-DE ANTONI	Ferrari 308 GTB
1983	67	Rally di Sicilia	1066	CUNICO-BARTOLICH	Lancia Rally 037
1984	68	Rally di Sicilia	1021	"TONY"-SGHEDONI	Lancia Rally 037
1985	69	Rally di Sicilia	1276	CERRATO-CERRI	Lancia Rally 037
1986	70	Rally di Sicilia	977	CERRATO-CERRI	Lancia Delta S4
1987	71	Rally di Sicilia	580	CERRATO-CERRI	Lancia Delta 4WD
1988	72	Rally di Sicilia	314	ZANUSSI-AMATI	BMW M3
1989	73	Rally di Sicilia	562	CERRATO-CERRI	Lancia Delta 16V
1990	74	Rally di Sicilia	607	LIATTI-TEDESCHINI	Lancia Delta 16V
1991	75	Rally di Sicilia	665	LONGHI-CARRARO	Lancia Delta 16V
1992	76	Rally di Sicilia	814	DEILA PG-SCALVINI	Lancia Delta 16V
1993	77	Rally di Sicilia	600	CUNICO-EVANGELISTI	Ford Escort Cosworth
1994	78	Rally di Sicilia	630	CUNICO-EVANGELISTI	Ford Escort Cosworth
1995	79	Rally di Sicilia	732	LIATTI-ALESSANDRINI	Subaru Impreza
1996	80	Rally di Sicilia	760	CUNICO-EVANGELISTI	Ford Escort Cosworth
1997	81	Rally di Sicilia	497	ANDREUCCI-FEDELI	Renault Megane Maxi
1998	82	Rally di Sicilia	386	TRAVAGLIA-ZANELLA	Peugeot 306 Rally
1999	83	Rally di Sicilia	683	CUNICO-PIROLLO	Subaru Impreza WRC
2000	84	Rally di Sicilia	966	LONGHI-BAGGIO	Toyota Corolla WRC
2001	85	Rally di Sicilia	920	VITA-MARI	Peugeot 306 Maxi
2002	86	Rally di Sicilia	873	RIOLO-MARIN	Peugeot 306 Kit
2003	87	Rally di Sicilia	874	ANDREUCCI-ANDREUSSI	Fiat Punto Super 1600
2004	88	Rally di Sicilia	629	ANDREUCCI-ANDREUSSI	Fiat Punto Super 1600
2005	89	Rally di Sicilia	533	RIOLO-MARIN	Renault Clio S1600
2006	90	Rally di Sicilia	618	ANDREUCCI-ANDREUSSI	Fiat Grande Punto S2000
2007	91	Rally di Sicilia	628	ANDREUCCI-ANDREUSSI	Mitsubishi Lancer Evo IX
2008	92	Rally di Sicilia	577	ROSSETTI-CHIARCHIOSSI	Peugeot 207 S2000
2009	93	Rally di Sicilia	484	ROSSETTI-CHIARCHIOSSI	Fiat Grande Punto S2000
2010	94	Rally di Sicilia	445	RIOLO-CANOVA	Citroen Xsara WRC
2011	95	Rally di Sicilia	716	ANDREUCCI-ANDREUSSI	Peugeot 207 S2000
2012	96	Rally di Sicilia		KOPECKY-DRESLER	Skoda Fabia S2000
2013	97	Rally di Sicilia	480	ANDREUCCI-ANDREUSSI	Peugeot 207 S2000

Le Case che hanno vinto di più		... ed i Piloti	
Lancia	15	Andreucci	7
Porsche	11	Cunico	5
Alfa Romeo	10	Cerrato	4
Ferrari	9	Vaccarella, Maglioli, Gendebien, Riolo	3
Fiat	9	Nazzaro, Ceirano, Costantini, Masetti,	2
Peugeot	8	Nuvolari Varzi, Villoresi, Brivio, Bonnier,	
Bugatti	5	Mairesse, Muller, Longhi, Liatti, Rossetti	



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Skoda

1

Giorni di ordinaria pazzia

Siamo intorno gli anni 70, volevo raccontarvi una storia strana qualcosa di diverso, quasi irreali che solo la passione per lo sport automobilistico può far riflettere sulle diversità di intendere uno sport così difficile, rischioso e affascinante come l'automobilismo agonistico.

Sappiamo che è una libera scelta, una passione dentro che ci farà superare molti ostacoli, compreso il lato economico, ma l'adrenalina che senti in corpo, il mettersi in gioco, sfidare se stessi e gli altri, prendere decisioni sul da fare in millesimi di secondo, correre col cervello e non con l'istinto, rendono il nostro sport tra il più bello in assoluto.

Era qualche anetto che correvo in auto, abitando in Italia centro-nord è molto più facile spostarsi per raggiungere i campi di gara. Sono un "salituro" quasi puro, anche perché i Rally, erano ancora in un altro pianeta, quasi sconosciuto. Finalmente dopo qualche esperienza in categorie minori, il grande salto (anche economico), il sogno realizzato, una vera GT che chiamerò "la tedeschina". Qualche salita con ottimi risultati: Lo Spino, Orvieto, Il Bondone ecc... matura in me un sogno pazzo! Anni che seguo con interesse, sulle riviste specializzate il Mondiale Marche, (La TV era latitante in quei periodi) forse perché condizionata da eventi politici. Eravamo in pieno 68, con battaglie sindacali, scioperi e proletariato in piazza e parlare di noi "ricconi sfondati" era anacronistico e inopportuno... quale era il sogno pazzo? Partecipare alla Targa Florio!

Divoravo gli articoli giornalistici che, con cronaca precisa facevano rivivere epici duelli tra Ferrari, Porsche, Alfa, Maserati. Duelli al limite dell'impossibile su strade forse più idonee a veicoli agricoli, dalle mille curve e difficoltà più da rally, che da Mondiale Marche velocità.

Ma i sogni bisogna realizzarli.

Coinvolgo un caro amico, anche lui ottimo pilota con molti anni di esperienza con "le tedeschine", alla mia prima proposta mi da immediatamente del folle, ma dopo una sua notte agitata, mi richiama il mattino successivo per confermarci la sua disponibilità a questa straordinaria, prossima nostra avventura.

Il Maggio Madonita si avvicina, iscrizione (primo salasso), biglietti passaggio navale, albergo a Cefalù prenotato, logistica ok: macchina per traino carrello e ricognizioni, furgone del mio meccanico con figlio, ruote, olio, qualche ricambio essenziale, abbigliamento leggero (in Sicilia dicono fa caldo) e tanta passione. Si andava a disputare una prova del "Mondiale Marche" e non era cosa da poco...

Ci imbarchiamo a Napoli io il mio amico meccanico con figlio, il secondo pilota verrà dopo comodamente in aereo, lui è bravo a memorizzare tutto, basta qualche giro...

Arriviamo nello splendido golfo di Palermo alle ore 7,30, un leggero soffio di caldo vento di Scirocco ci accoglie, era la prima volta che venivo in Sicilia, che strana sensazione: le palme, le carrozzelle con cavalli stranamente ornati a Festa con bandoni dai mille colori, biciclette a tre ruote stracolme di gelati, limoni, arance e ficodindia. Un'atmosfera solare, inquietante ci accoglie, ricordi di vecchi film sulla Sicilia di Giuliano, i romanzi del Verga e Pirandello studiati a scuola... il Caos.

Incominciano le anomalie comportamentale dei locali: sorrisi a trentadue denti, mugoli di ragazzini ci assediano, ci chiedono autografi (mai successo nella mia piccola storia agonistica), sanno tutto della mia auto da corsa, cilindrata, cavalli motore, modello, uno di loro mi apostrofa dicendomi "contro Nino un ci nesci niente". Tradotto, non hai nessuna speranza di vittoria, c'è Nino! Non capisco. Un gustoso gelato e via, direzione Cefalù.

Premetto che siamo arrivati una settimana prima della gara, credendo di essere in netto anticipo su tutti i concorrenti. Un mare fantastico ci accompagna per tutto il viaggio verso Cefalù alla nostra sinistra, cittadelle e piccoli borghi marinai, gratificati dal panorama superiamo il Paese di Termini, centro logistico dalle vecchie Targhe Florio anteguerra, si dice che le verifiche si facevano all'interno della Hall del famoso albergo delle Terme, tempi che furono, rifletto. Si continua direzione Cefalù ad andatura turistica...

Storie di quotidiana follia, siamo nei pressi di Floriopoli... al bivio Fiumetorto a Sinistra per Campofelice- Cefalù

Storie di quotidiana follia di massa: Vediamo venirci incontro una sport con tanto di pilota con casco a velocità surreale e mentre sorpassa un camioncino OM, puntandoci in modo assassino alza la mano e ci saluta capendo che siamo della compagnia, avendo "La Tedeschina da corsa a traino. Non abbiamo il tempo per analizzare dove siamo e cosa sia successo incrociamo un'Abarth 1300 e una strana auto, credo inglese, in piena bagarre... decine di disoccupati sul ciglio della strada che con segnali fisici ci facevano capire di stare più a dx possibile, il colmo poi, lo raggiungiamo al bivio di un paese dal nome auguroso "Campofelice" dove, due Pattuglie di Carabinieri, invece di arrestare e poi fucilare i killer che prima abbiamo incrociato, riconoscendoci Stranieri in terra Sicula con smaglianti sorrisi e animosi saluti ci indicano la strada da seguire verso Messina. Tutto ritorna alla calma, mare, carciofi, campagna e poi finalmente in albergo. Sconvolti dagli ultimi eventi. domandiamo ai titolari dell'hotel dove fosse il circuito, quasi offeso dalla domanda impropria mi risponde che per arrivare a Cefalù ne abbiamo attraversato una decina di Km, ma nel senso opposto...

Dopo un buon riposo ed una ricco pranzo a base di pesce, decido di fare qualche ricognizione sul percorso di gara. Con la mia grossa berlina con tanto gancio di traino e targa straniera, sulla statale attraverso un lunghissimo rettilineo, saprò, in seguito chiamato Bonfornello e scivolando tranquillo sul quel mare di carciofi, capisco di essere sul percorso di gara, quando vengo superato da qualcosa di rosso a velocità spaventosa, credo sui 220/230 Km orari, incurante del normale traffico, a colpi fari si faceva strada tra Fiat 500, 600 multipla, camion e trattori! Mi ritrovo a Floriopoli, cittadella voluta da Vincenzo Florio e costruita agli inizi del secolo.



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Che spettacolo! Box, tribune, soprapassaggio a ponte, torre per i cronometristi. Bandiere, striscioni pubblicitari colorati, Agavi, e tanta tanta gente, riflessione illogica ma reale, ma la gara è tra una settimana... rombi ci avvisano dell'arrivo di altre auto da corsa.

Posteggio tra furgoni a tre ruote, prototipi da 3000cc e rivenditori occasionali di bibite e panini stranamente riempiti! Apro una cartina geografica, appoggiandola sul cofano della mia auto cerco di capirci qualcosa sul circuito "stradale".

Un elegante giovane signore dai modi gentili mi si avvicina e capendo le mie difficoltà su quella complicatissima e illeggibile cartina stradale, capisce che sono "un forestiero" e cordialmente mi offre il suo aiuto.

Si chiama Antonio ed è della famosissima Cerda, un paesino salendo su per le Madonie, hai miei ringraziamenti per l'aiuto, mi fa capire che è inutile affrontare un primo giro di ricognizione senza una guida che conosca bene il lungo ed insidioso percorso, percepisco, che in un modo delicatissimo si sta offrendo di guidarmi sul percorso. "Ospitalità siciliana". Terra di gattopardi e gentiluomini, ma anche di briganti... io che mi ritengo un timido mi ritrovo in auto uno sconosciuto, sarà la grande passione, l'ospitalità o del masochismo da parte sua. Poche parole e capisco che il gentil Antonio è un' esperto, uno storico della Targa, un profondo conoscitore del circuito.

Si parte, dopo le tribune ci immergiamo nelle colline che salgono dolcemente verso Cerda, la patria riconosciuta della Targa, ci immergiamo ad andatura turistica tra campi di carciofi, grano e ginestre. Altro che stare attento alla strada, attratto dalla meravigliosa vegetazione dalle mille sfumature di verde, Antonio si accorge della mia "non attenzione" apostrofandomi con la frase – vai troppo piano, sei distratto e così è tempo sprecato. Ritorniamo ai box e si riparte, io con un piglio più professionistico... Tutto veloce fino alla curva a dx lunga ritarda chiude, detta "del professore", forse lì c'è una scuola? Notavo che il buon Antonio mi studiava, cercava di capire se ero un buon manico – Occhio ai ponticelli a dx chiudono in uscita e sono scivolosi, lui definisce la strada bellissima e sicura, io noto un' asfalto logoro, forse, poi confermato, dei tanti Camion che salgono fino a Cerda. Antonio continua: lungo, lungo chiude alla casa rossa, ecc... fino all'ingresso di Cerda. Il mio accompagnatore esordisce con – fin qui e paradiso, ora son cazz...rifletto se è stata una cosa giusta scendere in Sicilia.

Ci fermiamo in un bar vicino l'Hotel Aurim, sede della squadra Alfa Romeo, si riconosce non per l'anonima struttura, ma per la folla perenne di sportivi, vecchi, bambini che stazionano lì davanti per guardare, toccare, coccolare sia le auto da corsa, i piloti, i meccanici... Antonio mi spiega che è una tradizione di mettersi in ferie dal lavoro nella settimana della Targa, un comitato di accoglienza spontanea, per noi stranieri... e un modo di essere anche loro protagonisti di una vetrina mondiale quale è la Targa Florio. Penso ad un milanese, di Lunedì lavorativo...

Un attimo per passare dalla mamma di Antonio. Imbarazzante presentazione, inviti a pranzo e cena per tutto il mio staff e rimprovero al povero Antonio per non avermi offerto ospitalità a tempo indeterminato, in quella casa con balcone sul rettilineo dentro Cerda, che ormai tengono solo per gli ospiti eccezionali. Distrutto e confuso dalla cordialità della Signora, riprediamo la ricognizione.

- Il rettilineo dentro Cerda si fa tutto in pieno, sentenza Antonio, alla fine staccatone a dx tornantone scivoloso e muretto duro! Non mi preoccupa il muro ma, come si osa andar a tavoletta tra transenne, vecchi seduti al bar, bambini gioiosi, spettatori a 50 cm dal mio cofano?...e donne ai balconi fioriti. Mi concentro sulla strada – sequenza veloce fino al bivio a sinistra di Montemaggiore, tornantone lungo e facile ma... il ma mi preoccupa. Antonio spiega co flemma quasi inglese – ora si vede ma in gara tra spettatori, ombrelloni e panellara, lo vedi solo quando ci stai dentro ah..ah..

Superato la cappella della Madonnina, cambia la musica, l'orchestra e i cantori.

Si entra nella "Targa" vera. Memoria visiva, devi sapere sempre dove sei o son dolori, ai pini la prima curva piena, la seconda aperta, la terza chiude, si scende, tra salti e fondo sconnesso.

Il mio berlinone da passeggio incomincia a viaggiare forte, salta e scricchiola. Antonio mi corregge le traiettorie - taglia, lasciala scorrere, non frenare...cazzo ha sempre ragione lui. La Targa si fa di giorno, memorizza dove sei: La casa, il muro, le scritte con vernice (ma chi cazz è questo Nino), poi rifletto e mi vergogno di me stesso.

Sinistra Fontana rossa, buttafuori, allunghi. Viaggiamo di quarta tra alberi e muretti, -Granza- si va verso i tornanti di Sclafani, incomincio ad essere terrorizzato quando la farò con la mia "tedeschina". 1° tornante a sx, si scende a capofitto, 2° tornante a dx . Qui Antonio si fa serio, mi fa fermare sul ciglio della strada e sentenza – qui siamo nel vero cuore della Targa, oggi non vedi nulla ma...il giorno delle prove e della gara qui ci saranno migliaia di spettatori, venuti per Te in quanto pilota, a loro non interessa che auto hai, loro vogliono solo vederti andare forte, sarai soggetto a critiche e sberleffi se li deluderai, loro hanno fatto notti al freddo per accaparrarsi i posti migliori, sono armati di cronometri e macchine fotografiche per immortalarti, porteranno a braccia la tua auto fuori dal burrone e ti rimetteranno in corsa, ti cambieranno la gomma forata, ti disseteranno e attento a non lasciare mai sola la tua auto, se ti ritiri, perché penseranno bene di portarsi, come souvenir, un pezzo della tua auto a casa loro e la mostreranno agli amici come trofeo...Sono sconvolto, quasi sto vivendo un incubo dai sottili tratti psicologici, è un girone dantesco dell'inferno, che sia tutto vero quello che il gentil Antonio mi racconta?...vengo interrotto da miei pensieri con un – guarda lassù sulla montagna, è un anfiteatro naturale, già ci sono centinaia di appassionati che ci guardano incuriositi, li distinguo tra i riflessi dei parabrezza delle loro auto posteggiate.

Un rombo in lontananza ci distoglie dalle nostre discussioni, ci accorgiamo che due vetture di serie si avvicinano velocissime, transitando tra curve e contro curve al limite dell'aderenza, all'interno giovani felici dalle facce sorridenti, dico ad Antonio chi sono e se li conosce questi velocissimi piloti, li conosce benissimo, ma sono ragazzi locali che si vanno ad appostarsi in attesa dei bolidi...ed i bolidi arrivano. Non immaginavo che un prototipo potesse viaggiare così tra quelle stradelle di montagna, ma il buon



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



Antonio mi rassicura che il loro passo in gara è ben altro... Oscuro in viso, rimetto in discussione le mie qualità di guida, forse quei ragazzini andavano molto più forte di me?

Saliamo, fino ad arrivare al famoso tornante a sx di Sclafani Bagni, paesino arroccato sulla montagna soprastante, tale tornante chiamato – Cirrito- dal nome di una intera generazione di appassionati di Caltavuturo che ha sempre stazionato in quel tornante da tempo immemorabile. Si sale, misto strettissimo e fondo orribile fino al 1° bivio di Sclafani, si continua con lo stesso ritmo e si supera il 2° bivio di Sclafani, diventa quasi pianeggiante e tra alberi secolari si supera i Cippo Masetti, Storia che il buon Antonio mi

racconterà dopo e si impegna la salita di Caltavuturo, con i suoi tornanti e il bivio, punto storico dove se si sbaglia qualcosa più che il danno materiale è quello morale di una macchia indelebile sul tuo curriculum di pilota... rifletto se sbaglio i Siculi mi mettono alla Gogna Pubblica! Superato il bivio, detto dal dotto Antonio, bisogna tirar fuori le palle, si supera una terribile curva a dx con strapiombo, piccolo muretto e per fortuna cappella con Madonnina in alto a sx che ci protegge, - non dimenticare la Cava di pietre a dx tuona il mio navigatore – sembrano curve le prossime cinque ma non lo sono, il tempo si fa anche qui, le piccole, guidate sono imprevedibili, non finisce queste parole che siamo superati in modo incivile e assassino da un gruppo di vetture in assetto gara, sport, gt, gts, tutte giù a capofitto fino al ponte di Scillato. Non so più che guardare: la strada, i riferimenti., lo specchietto posteriore...tutti scendevano fortissimi, anche gruppi di intere famiglie, con auto non proprio corsaiole, ma attenzione... il tutto in un contesto di strada pubblica aperta al traffico con normale doppio senso di circolazione !!!

Normalissimo trovarsi di fronte autobus, camion, trattori e greggi di indifferenti pecore. Altro che seguire traiettorie ideali. Finisce la discesa, mi rilasso, tratto veloce penso che il grosso è fatto.

Il mio "consigliere", mi spiega che superato il tornante a dx del bivio di Scillato, la strada diventa molto tecnica ed impegnativa! Perché fino adesso che è stata?, semplice ed rilassante, mi accorgo di essere più sciolto, i freni si sono raffreddati e scopriamo il nuovo tratto Scillato-cancello delle Fonti-Bivio Firrionello per Polizzi. E' una gara in salita con tutte le caratteristiche, mi piace, tornati, curve secche, mi gaso, ma Antonio che lo capisce immediatamente mi riprende dicendomi che così non ricorderò più niente e quando sarò solo...

Superato il bivio di Polizzi ricambiamo le caratteristiche sia morfologiche del territorio che dell'asfalto, essendo un tratto poco frequentato quotidianamente è poco curato, quindi fondo imperfetto e sempre differente. Qui si fa la differenza, dice il buon Antonio – velocità, buon assetto, freni e tanto fegato. Essendo velocissima, ogni minimo errore si paga caro, tutto d'un fiato si attraversano piccoli borghi rurali, casa Anas, Case ESA 1 e Case ESA 2 misto velocissimo e poi "Casa Nino1 e Casa Nino 2" e poi giù verso Collesano. Incomincio ad essere stanco, Collesano la immagino una oasi di fresco, ricco di granite al limone...

Il comandante Antonio, mi obbliga ad una massima attenzione – qui dentro il paese si può anche perdere una gara vinta...la storia ci insegna. Ho capito, non ci fermiamo. Altro che Cerda, qui si sfiorano le case con i nonni affacciati, bivi secchi a sinistra immortalati da migliaia di foto, si transita a pochi centimetri dai marciapiedi, brulcanti di spettatori e poi a capofitto, come dice Antonio verso Campofelice, tratto velocissimo con un fondo buono, solo fegato, buoni freni e massima conoscenza di tutte, ripeto tutte le curve, riferimenti come conferma della memoria visiva: alberi, cancelli, case e casotti e le palme di villa Lara, poi, Campofelice di Roccella. Ok scendiamo allegri, Antonio non sbaglia un una curva, un riferimento.

Veniamo nuovamente sverniciati da qualcosa di rosso, forse un gt Ferrari, altre due vetture salutandoci col braccio fuori ci superano velocemente... ma se sono arrivato stamane, mi riconosce? Ah... la targa estera quindi pilota, quindi ospitalità e mettiti di lato che noi siamo più veloci!

Campofelice, un lungo rettilineo tra case, palme, scuole, negozi, camion, camioncini, furgoni e trattori, ci accoglie. Massima attenzione, riconferma il mio ospite, la strada scende e si va molto forte, poi i freni sono in crisi per la discesa precedente, e non lasciarti impressionare dal pubblico, loro sono abituati a convivere con le auto da corsa... Infatti pattuglie della Polizia Stradale e Carabinieri invece di multarci perché superiamo i limiti di velocità in paese, fermano il traffico per far passare i soliti prototipi a scarico completamente aperto e con targhe fittizie. Non tento neanche di proporre di fermarci. Antonio, che noto salutare spesso abitanti dei paesi attraversati, con un discreto cenno di mano, mi anticipa dicendo che manca solo il pezzo più veloce e semplice prima del traguardo.

Acconsento e usciamo così da Campofelice, brutta discesa di pochi chilometri scivolosissima fino alla pianura di Bonfornello, 6 Km. di rettilineo e relax, rifletto che la mia "Tedeschina" può fare i 240 KMH, certo non è come passeggiare, ma di fronte quello che ho visto prima...Antonio sul rettilineo che affrontiamo ad andatura turistica, si informa sullo sviluppo del cambio che monto, ed è pienamente d'accordo sulla nostra scelta fatta, su consiglio di un preparatore che conosce la Targa, un primone lungo per tornanti, 2° 3° 4° ravvicinati e la 5° lunga per Bonfornello, che Antonio e il preparatore di Padova si conoscessero?

Serie di esse a fine rettilineo, dove in 5° marcia non hai trazione e il 4°marcia sei corto, superato ciò verso le tribune, misto veloce, tornante della "casa elettrica", veloce, poi piccolo rettilineo della stazione ferroviaria di Fiumetorto, Bivio a sx da sballo, sembra chiuso invece apre con un bellissimo Pino D'Aleppo in piena traiettoria d'uscita, attenzione alla staccata al bivio, esso è transennato ed ammorbidito da centinaia di appassionati ed è meglio non deluderli... quasi pieno fin a tagliare il traguardo a Floriopoli dopo 72KM di un solo giro...dei 10 da fare!

Posteggio il mio berlinone, a fatica, tra decine di auto di appassionati, sono stanchissimo. Dirò che non essendo abituato al caldo clima siciliano...che il berlinone non è l'ideale per provare, in fondo un solo giro equivale a ben "Dieci" cronoscalate impegnative. Già noto le spalle dei miei cinturato fuori uso. Il presente Antonio, anticipando i miei occulti pensieri, mi consiglia di aumentare



98^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia Targa Florio – Historic Rally 2014



notevolmente la pressione delle gomme... se voglio provare con ritmi più sostenuti, acconsento ma rifletto che non ho portato ricambi per la mia berlina. Freni, frizione, trasmissione... devo cercare un buon baratto con un'altra auto, al mio ritorno a casa.

Considerando i giri che dovrò...anzi dovremo fare, col mio secondo driver che arriverà comodamente in aereo, per cercare di imparare qualcosa del circuito.

Tra cordiali saluti, bottiglie di gazzosa al limone, pacche sulle spalle, auto di incoscienti che attraversano la zona tribune, con improbabili vetture da corsa, portate al massimo dei loro giri motore, da sicuri giovanotti con amici e fidanzate a bordo... mi congedo da Antonio, dopo avermi consigliato un'ulteriore giro da solo e all'uscita del paese di Campofelice, svoltare a destra direzione Cefalù. Appuntamento domani mattina alle tribune.

I pomeriggi siciliani in primavera, hanno un'atmosfera particolare, il sole radente rossastro crea una luce surreale al meraviglioso panorama che mi accoglie man mano che avanzo all'interno del circuito Non parliamo di riferimenti, concentratissimo ad proseguire

velocemente ... mi ritrovo subito a Cerda, ritrovo cartelli con nomi già sentiti, proseguo...da pirla (come si dice dalle mie parti) e mi ritrovo all'interno di un paese dal nome già sentito: Caltavuturo. Chiedo informazioni ai locali, riconoscendo, in loro un sorriso beffardo, mi consigliano di tornare indietro... perché al bivio dovevo scendere a sinistra... -Tanto in gara il bivio sarà chiuso e non potrò sbagliare! Sentenzia un anziano con coppola... Unica tirata fino a Campofelice. Superato da tutti, da vetture che tracciavano traiettorie perfette, gruppi sempre più numero di attenti sportivi, nei posti "strategici" come dice Antonio, strani segnali e scritte nei muri, sulle case, sui paracarri...i riferimenti! Cefalù mi accoglie, stanco, stressato, terrorizzato ma felice. Che mi stia facendo coinvolgere in quella che potrei definire " Un giorno di ordinaria pura e appassionata follia in terra madonita?".

Seguono, giorni di festa, di prove, di nuovi amici, di Baroni, Conti, Principi e Professori. Di interminabili discussioni, di muretti sbrecciati, ruote scoppiate, di carciofi, ginestre, incantevoli tramonti, di belle more dai ricci capelli, di odore di olio di ricino, di pasticche di freni bruciati, di Alfa Romeo, di Ferrari, di Porsche, di Abarth, di piloti di fama mondiale o occasionali e velocissimi piloti locali, di fantastici bolidi e piccole Gran Turismo da prestazioni da brivido, di enormi folle di spettatori, di bandiere, di altoparlanti, di neri Carabinieri, di zelanti commissari sportivi, di enormi camion colorati e piccoli carrelli auto costruiti in economia, di rumori laceranti emessi da marmitte sventrate, di autografi a non finire, fotografi invadenti fotografati da fotografi professionisti, da elicotteri per le TV, di auto accarezzate con morbosa passione, lucidate e consegnate alla gloria dalle abili mani di un pittore, che disegna sul loro corpo metallico dei virtuosi numeri in gesso bianco o azzurro "azolo?"

Felice come un bambino sono sulla linea di partenza, il giorno delle prove di qualificazione. Penso Antonio e i suoi utili consigli, in un attimo scorre davanti il " mio Film" del circuito, riferimenti, pur sapendo che molti non li vedrò mai, per il muro umano impenetrabile fatto dello stupendo pubblico siciliano. Finire è come vincere. Vorrei rendere felice Antonio, che lo sento vicino seduto nel sediolino accanto, che non c'è.

Via! Un'altro giorno di ordinaria pura e appassionata follia in terra Maronita

Una ipotetica e surreale ricostruzione, dove la fantasia si intreccia con esperienze vissute che rimarranno indelebili, nella memoria di piloti o semplici appassionati spettatori, che hanno vissuto come protagonisti, quei giorni della "Primavera Madonita", voluta dallo straordinario Don Vincenzo Florio.

Salvo Manuli 16 Giugno 2008



PIRELLI