



Comune di
CAMPOFELICE DI ROCCELLA



REGIONE SICILIA



PROVINCIA DI PALERMO



COMUNE DI CAMPOFELICE DI ROCCELLA



Automobile Club d'Italia

TARGA COPPA FLORIO

97^a

Rally
Campionato Italiano

TARGA FLORIO®

27 - 28 - 29
SETTEMBRE
2013



CASAL THAUERO
Vedute Originali

DOCTOR
GLASS

PIRELLI

sara
sara assicurazioni

ACI GLOBAL



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

INDICE

- Saluto del Presidente ACI - pag. 3
Saluto del Commissario AC Palermo - pag. 4
Saluto del Sindaco di Campofelice di Roccella - pag. 4
La Targa Florio - "A Corsa" - pag. 5
La Targa "L'Evento" - pag. 7
I luoghi della Targa - pag. 8
I sapori della Targa - pag. 19
La Targa Florio e "L'Arte" - pag. 21
Il Campionato Italiano Rally 2013 - pag. 23
I protagonisti del CIR e non solo (Piloti e vetture) - pag. 27
I Media del CIR (Copertura media) - pag. 47
Programma 2013 - pag. 48
Tabella Tempi e Distanze 2013 - pag. 50
Percorso 2013 - pag. 51
Descrizione Prove speciali con orari chiusura strade - pag. 52
Albo D'Oro - pag. 54
Ultimo Giro - pag. 56

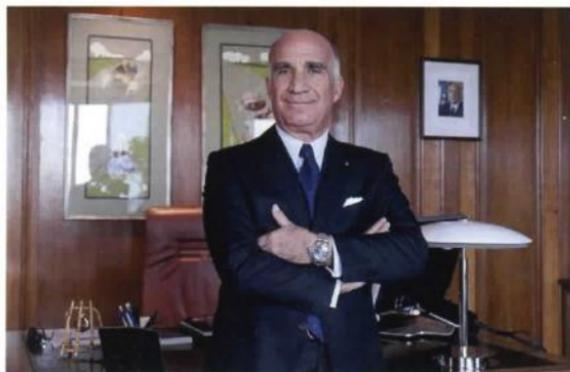
A cura di
Rosario Giordano
e lo staff comunicazione Rally ACI Sport
S.p.A.

Hanno collaborato
Alsandro Bugelli
Marco Benanti
Enzo Cerrone
Gianluca Marchese
Salvo Manuli

Foto
Photo 4
Erregifoto
Gisella Gussio
Museo Biblioteca "Targa Florio"
Campofelice di Roccella
Informazioni turistiche dei Comuni

Dipinti: riproduzione delle opere
*Del Maestro **Salvo Manuli***

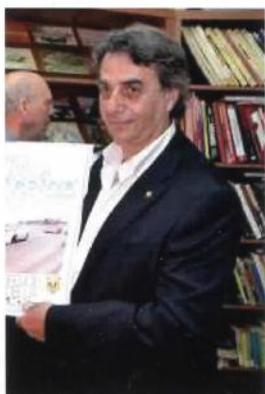
Angelo Sticchi Damiani – Presidente Automobile Club D'Italia



La Sicilia è terra di motori e può contare su un fatto straordinario: la passione. Qui c'è una passione che non c'è in nessun'altra parte d'Italia. Il fatto che per numero di associati alla Federazione abbia qualcosa in meno soltanto della Lombardia che è la prima in Italia, la dice lunga. In Sicilia ci sono gare storiche come la Targa Florio, ma non solo, gare che hanno insegnato, ad intere generazioni nel tempo, ad amare questo sport. La Targa Florio ha un valore mondiale. Stiamo lavorando già in

prospettiva futura, l'Automobile Club d'Italia si è impegnato a fondo per la prima volta a prendere in mano una gara da un'automobile club provinciale per rilanciarla e soprattutto per ridarle il prestigio e l'esclusività che le è proprio. Tra i nostri obiettivi c'è quello di salvaguardare l'unicità ed il valore del marchio Targa Florio, anche contro i vari tentativi d'imitazione nati nel corso degli anni. La Targa Florio deve vivere in tutto il suo prestigio e con lo spirito di innovazione e lungimiranza che ha animato colui che la ha ideata, Vincenzo Florio. L'Automobile Club d'Italia è intervenuto senza indugio e con il massimo investimento di energie, per garantire la continuità della corsa vanto dell'Italia nel Mondo. Una operazione onerosa ma naturale che conferma il ruolo dell'Automobile Club d'Italia come casa dello sport motoristico tricolore, come custode del suo grande passato, come protagonista del suo futuro. Alla vigilia di questa gara voglio ringraziare le donne e gli uomini dell'ACI nazionale e quelli dell'AC Palermo, che si sono prodigati per permettere la riuscita di questo evento. Ringrazio loro e tutti coloro che ci sono stati vicini negli ultimi mesi a partire dalla autorità locali, in particolare quelle dei paesi di svolgimento della competizione, e ringrazio tutti quelli commissari di percorso, uomini della sicurezza, addetti alle comunicazioni, uomini delle forze dell'ordine, che veglieranno sul corretto svolgimento della corsa. Saluto infine tutti gli equipaggi che hanno deciso di iscriversi alla gara e li ringrazio per la loro adesione ed il loro affetto. Un ultimo abbraccio infine agli appassionati, siciliani e non, che seguiranno la gara. Il loro entusiasmo, la loro passione, sono indispensabili, come il loro aiuto. La sicurezza ed il regolare svolgimento della gara passano infatti anche dalla capacità degli appassionati di seguire le regole di assecondare il lavoro dei commissari di percorso. Sono certo che, come di consueto, gli spettatori della Targa daranno il loro grande contributo alla perfetta riuscita della manifestazione.

Giancarlo Teresi – Commissario Straordinario Automobile Club Palermo



La Targa Florio che l'Automobile Club organizza da diversi decenni anche nelle varie formule rievocative e che nell'arco di 20 anni è stata 19 volte prova del Campionato Mondiale Marche, è stata definita patrimonio internazionale. È icona d'Italia nel Mondo ed è la competizione automobilistica più antica. Di certo non solo una corsa d'Automobili, è anche un evento culturale e turistico che catalizza nel territorio delle Madonie e sulla Sicilia non solo l'attenzione dell'Italia, ma anche quella di appassionati provenienti da tutta l'Europa e dal mondo. Pertanto ritengo che sia preciso compito dell'AC Palermo dare continuità a quanto di più prezioso possiede. Quando la stabilità dell'edizione 2013 è venuta meno, l'AC Palermo ha chiamato al proprio fianco l'Automobile Club d'Italia. È iniziato un lavoro comune che ha realizzato l'edizione 2013, sul solco della prestigiosa tradizione, ma anche con lo spirito di innovazione e cambiamento che la ha accompagnata durante i suoi primi centosette anni di gloriosa e leggendaria storia. L'AC Palermo, vanta una grande risorsa, la passione e l'entusiasmo degli sportivi della provincia e dell'intera Sicilia, che hanno immediatamente fatto sentire la propria passione ed il proprio attaccamento al patrimonio che la Targa rappresenta. Queste sono le basi sulle quali certamente poggia il futuro della Corsa più antica del Mondo.

Rosario Massimo Battaglia – Sindaco di Campofelice di Roccella



Con grande entusiasmo ma anche con molta emozione l'Amministrazione Comunale di Campofelice di Roccella accoglie la Targa Florio e tutto quanto circonda l'evento, con il più caloroso Benvenuto, anzi "Bentornato!". La Targa Florio fa parte della cultura e della storia di Campofelice di Roccella. La corsa più antica del Mondo ha avuto proprio nel nostro comune la sede della partenza delle sue prime tre edizioni agli inizi del secolo scorso e sono famose in tutto il Mondo le immagini dei più grandi campioni del volante, da Nuvolari, a Varzi, da Giunti a Nino Vaccarella, durante i loro epici passaggi dal centro del paese. Passaggi che evocano tutt'oggi emozioni

forti, soprattutto in coloro che quelle irripetibili imprese le hanno vissute.

Attendevamo il ritorno della Targa ai suoi luoghi d'origine ed oggi, con la collaborazione dell'Automobile Club d'Italia e dell'AC Palermo, Campofelice di Roccella la "Porta delle Madonie" torna ad essere il cuore della corsa. Il modo migliore per far vivere l'evento alla cittadina e rendere Campofelice parte dell'evento stesso.

La gente sarà coinvolta dalla Targa, potrà scoprire e vivere un territorio ricco e vario, particolarmente votato all'ospitalità.

Il nostro comune si prepara all'appuntamento sempre più atteso di giorno in giorno, sono nate numerose iniziative collaterali a completare e modulare l'arrivo della tappa siciliana del Campionato Italiano Rally.

La Targa Florio – “A Corsa”

Torna il mito sulle strade siciliane, torna l'impareggiabile fascino della Corsa più antica del Mondo, che soltanto a nominarla accende qualcosa di particolare in ogni siciliano, ma in particolare in ciascuno degli abitanti delle zone che la gara attraversa. Ognuno si sente partecipe, anche chi non è appassionato di auto da corsa ha un aneddoto da raccontare e quando si parla di “Targa” vuole dire la sua.



Dal 1906, anno della prima edizione della Targa Florio, la gara che ha reso la Sicilia e l'Italia intera famosa nel Mondo, tanto da diventarne un'icona, ha percorso tanta strada in direzioni diverse. La caratteristica che però più la rende unica ed inimitabile, è quella di saper resistere ad ogni avversità con il potere dell'entusiasmo e del fascino che emana ed attrae come una calamita. Lungimirante idea di Vincenzo Florio, un illuminato imprenditore che ha legato indissolubilmente il

proprio nome alla Sicilia della prima metà del secolo scorso, che per le sue rivoluzionarie ed innovative idee può definirsi un top marketing manager, ante litteram. Vedeva lontano, molto lontano Vincenzo Florio, quando percorrendo in auto con un nobile suo amico, le strade del sud della Sicilia, rifletteva sul perché si costruissero automobili da viaggio se in buona parte del paese non esistevano le strade sulle quali viaggiare, da lì un'altra idea più unica che rara, il Giro di Sicilia.

Fascino, leggenda, epopea, avventura, impresa. Sono molte le definizioni che si abbinano in modo appropriato alla gara automobilistica più antica del Mondo, che però è stata, è, e rimarrà una corsa, anzi “a Corsa” come la definisce ancora oggi chi ha assistito di persona e sente vive sulla pelle e nell'animo le emozioni uniche che ha dato e continua a dare la Targa Florio.

All'età di 23 anni fu Alessandro Cagno il primo vincitore della gara destinata a diventare icona mondiale delle corse, quelle vere, il meccanico piemontese vinse sulla Italia e certamente non pensava di essere il primo di una serie così lunga e luminosa. L'Albo d'Oro della Targa è costellato di grandi nomi, il conte Giulio Masetti con Fiat e Mercedes nel '21 e '22, il mitico Tazio Nuvolari con l'Alfa Romeo nel '31 e '32, l'eclettico Achille Varzi sempre con l'Alfa nel '34, poi Alberto Villoresi nel 1938 e '39 con la Maserati, a cui successe Clemente Biondetti nel '48 e '49, nel 1954 toccò Piero Taruffi con la Lancia iscrivere il proprio nome nell'Olimpo della corsa madonita, ma poi anche Gendebien, Bandini, Elford, Maglioli, Redman, Merzario, fino al “Drago” Sandro Munari ed Arturo Merzario.



Certamente nella mente dei siciliani c'è il chiaro ed indelebile ricordo delle leggendarie imprese del "Preside Volante", quel Nino Vaccarella che è il Presidente del Comitato Organizzatore della 97^a edizione e che di Targhe ne vinse tre, nel '65 con Bandini sulla Ferrari 275P, con Hezemans nel '71 e nel 1975 con Merzario con l'Alfa Romeo 33. Solo la sorte avversa di altre edizioni lasciò limitato ma leggendario il primato di Vaccarella, che durante una presentazione commentò: -"La storia della Targa è lunga e varia. Quando ci fu il primo vincitore della corsa, non ero nemmeno stato concepito"-.



Nella versione moderna del Rally, dopo l'abolizione delle corse automobilistiche su strada, solo Totò Riolo ha eguagliato il grande Professore tra i siciliani, nella conquista di tre Targa Florio. La Targa, quella sui 72 Km del "Piccolo Circuito della Madonie", a *Cursa*, come chi l'ha vissuta continua a chiamarla, ha cambiato veste nel 1978, quando seppe seguire i venti di mutamento senza per questo perdere fascino ed importanza. Nacque così la Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia, quella che a fine settembre sarà la settima prova del Campionato Italiano rally. La gara che dopo l'epopea della velocità pura ha continuato a scrivere pagine di grande spessore

dell'automobilismo tricolore ed internazionale. Quel rally che ogni pilota vuole e deve correre per avere una carriera completa, quella gara dalle mille insidie e dalle interminabili difficoltà, al richiamo della quale è impossibile resistere. Quel rally che di targhe ne ha consegnate sei al pluricampione Italiano Paolo Andreucci, il quale insieme ad Anna Andreucci ad ogni vittoria a stento contengono l'emozione, perché alzare al cielo la Targa Florio è un'emozione unica. Cinque volte la haalzata l'amato campione vicentino Franco Cunico, che proprio sulle strade delle Madonie ha colto dei memorabili successi, quattro ne ha vinte Dario Cerrato, tra i più amati piloti degli anni '80 e '90.



L'edizione 2013 è quella di meno tre alle cento. Edizione che per certi versi torna alle origini con partenza ed arrivo a Campofelice di Roccella, la cittadina che ha risposto con grande entusiasmo all'invito di ospitare anche il centro servizi, i riordinamenti ed i parchi assistenza. Campofelice sarà il cuore pulsante della corsa e vivrà da dentro l'evento sportivo siciliano. Grande anteprima sabato 28 settembre con le verifiche e lo Shakedown, un tratto di strada chiusa sul quale gli equipaggi faranno gli ultimi test in vista della gara con le auto da corsa. Poi alla sera la Prestigiosa Cerimonia di Partenza. Domenica 29 settembre parola ai piloti, ai motori ed al cronometro, fino alle 21.00 quando in Piazza Garibaldi sarà festeggiato il vincitore dell'edizione numero 97 della Targa Florio. Torna dove è nata la Targa Florio, perché proprio da Campofelice di Roccella partirono le prime tre edizioni della corsa, a dimostrazione della straordinaria vitalità di un evento proiettato quanto mai nel futuro. La storia della Targa continua con impeto e forza, se qualche volta l'orizzonte non è proprio nitido e la burrasca si fa minacciosa, la Targa non è mai sola, intorno alla competizione palermitana sono pronti a stringersi e scendere in campo le migliori forze e gli entusiasmi più accesi. La fiamma della passione non vacilla mai.

La Targa Florio – L'Evento

Per quella lungimiranza del suo illustre ideatore, per il fascino di cui si è circondata negli anni, per la leggenda che ne è nata, per le imprese di cui è stata e continua ad essere teatro, per le sue strade, i luoghi e tutto quanto le ruota intorno, la Targa Florio è l'evento.



Un evento straordinariamente radicato nella mente e nel cuore dei siciliani, che non potrebbero neanche immaginare un anno senza l'edizione della corsa automobilistica più antica del Mondo, la loro corsa. Si perché ogni siciliano la sente propria. Ma la "Targa" è un evento non solo dell'isola, bensì dell'Italia intera.

Un volano senza pari per l'intera Sicilia, va ben oltre il motorsport, la "Targa" è cultura, tradizioni che si rinnovano, turismo, scoperta di un territorio unico, enogastronomia, attaccamento ai luoghi ed altro ancora.

Addirittura è forse improprio di parlare di edizioni, la "Targa" non si ferma, perché mentre si lavora ad un'edizione si pensa già alla prossima guardando alle epiche degli anni passati.

Per questi motivi sarebbe un limite parlare dei benefici economici che scaturiscono dall'evento motoristico, si può solo pensare ad un completo rilancio di ogni aspetto che negli

anni ha attratto in Sicilia il jet set europeo, ha creato delle mode, ha ispirato artisti di ogni genere, ha mosso l'Italia intera, ha creato ed impresso nella mente di tutti un sigillo di lungimiranza prestigio ed efficienza.



La Targa Florio – “I Luoghi”

Palermo

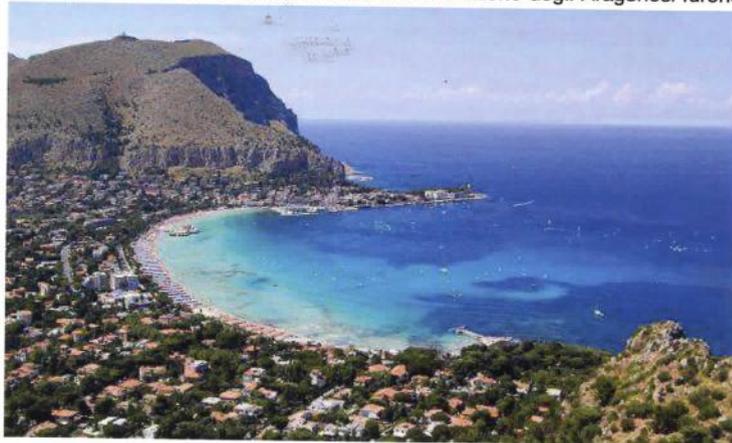
Espressione forse più autentica della vera essenza della Sicilia e della sicilianità. Adagiata tra il mare e la montagna, Palermo con i suoi colori, profumi, usi e tradizioni irradia cultura, tradizione, devozione, nobiltà e saggezza popolare.



Dalle basole della “vucciria” l’antico mercato rionale della città dove risiedono gli artigiani, alla zona marina, dove si trova l’alta professionalità industriale dei cantieri navali, la città di Palermo (dal greco Pan-Ormos “tutto porto”), capoluogo della regione siciliana, è considerata il punto nodale, culturale ed economico, tra il Mar Mediterraneo e l’Europa. Per questo motivo, in passato è stata terra di

conquista dei Sicani, dei Cretesi, degli Elimi, dei Greci, dei Fenici, dei Romani, dei Bizantini, degli Arabi, dei Normanni e degli Svevi, degli Angioini, degli Aragonesi, degli Spagnoli e degli Austriaci. Tutte questi popoli hanno lasciato monumenti e resti straordinari. Il nucleo originario della città fu fondato tra i corsi d’acqua del Kemonia e del Papireto. Nel IX secolo d. C. con gli arabi, la città definita “paradiso delle terra”, acquistò splendore. Il Castello della Zisa, il Castello di Mareolce e il Parco della Favorita sono testimonianze di questo periodo. Durante il periodo Normanno e svevo si registrò un grande sviluppo economico e culturale. sotto la dominazione degli Aragonesi furono

realizzati grandi cambiamenti nella città. Tra la fine del '700 e l’inizio dell’800, Palermo fu la città dei cento Paesi in cui crescevano le borgate, espressione di un’economia del territorio in rapporto continuo con la città. Oggi il Centro Storico di Palermo è diviso in quattro mandamenti



(Loggia-Castellammare, Tribunali-Kalsa, Palazzo Reale e Monte di Pietà-Capo) legati alle due arterie storiche della città: il Cassaro e via Maqueda, strada perpendicolare alla prima e che, all’incrocio con questa, crea la piazza Quattro Canti di Città. Dal punto di vista naturalistico, Palermo si affaccia su uno dei più bei golfi del Mar Mediterraneo, fra Monte Pellegrino e il Capo

Zafferano, circondata dalla Conca d'Oro, così chiamata per le coltivazioni di agrumi che l'hanno caratterizzata in passato. Assolutamente da frequentare, nel periodo estivo, sono la lunga spiaggia di Mondello, spesso molto affollata, e le selvagge coste rocciose di Capo Gallo e dell'Addaura; occasione per godere del bel clima siciliano, ma anche per esplorare fondali marini ricchi di flora e di fauna caratteristiche. Per chi desidera dedicarsi, invece, al lato più culturale della città, c'è davvero l'imbarazzo della scelta: il centro storico di Palermo offre un patrimonio edilizio di rara bellezza, con palazzi e chiese che trasudano cultura, storia e leggenda ad ogni angolo di strada, e con statue barocche e neoclassiche che catturano l'occhio sia durante una passeggiata a piedi sia

durante un tour in macchina o in bus. Dalla bellissima Cattedrale, caratterizzata da molteplici stili e culla delle reliquie di importanti personalità, al Teatro Massimo Vittorio Emanuele (detto semplicemente Massimo), che domina l'omonima piazza con la sua maestosità neoclassica e che vanta il titolo di teatro più grande d'Italia; dagli edifici religiosi in stile Barocco come San Domenico e l'Oratorio di Santa Cita, al famoso Duomo di Monreale (che in realtà si trova fuori Palermo, ma è raggiungibile in pochissimi minuti di macchina), considerato da molti l'ottava meraviglia del mondo. Oltre alle sue



bellezze naturali e artistiche, Palermo è molto conosciuta per la sua ottima cucina, esportata in tutta Italia e anche in molti Paesi esteri. Conosciutissimi sono i dolci a base di ricotta, come la cassata e i cannoli. Tipici della cucina siciliana sono poi il panino con pannelle e crocchè: le prime sono sottili sfoglie fritte realizzate con farina di ceci e prezzemolo, le seconde semplici crocchette di patate; e il panino con la milza, detto in dialetto palermitano 'pane ca' meusa'. Non mancano, però, i piatti tipici caldi da gustare a tavola, come la caponata (melanzane fritte, ed eventualmente altri ortaggi, condite con sugo di pomodoro, cipolla, sedano, olive e capperi, il tutto bagnato in salsa agrodolce), la pasta con i broccoli (ossia con cavolfiori soffritti in olio e cipolla, con l'aggiunta di pinoli e uva passa) e ancora la pasta con le sarde (una gustosissima ricetta a base di sarde e finocchio selvatico). Nonostante molti giovani continuino a trasferirsi al Nord Italia in cerca di lavoro, la vita notturna rimane caratteristica della città. Niente corsa ai pub o alle discoteche caotiche della vita all'ultima moda, ma tranquille passeggiate lungo i viottoli del vecchio centro

storico, una birra seduti a un tavolino nella cosiddetta Champagneria o ai Candelai, stradine ricche di bar e piccoli locali che dispensano bibite e panini a chi fa le ore piccole; o quattro salti in un disco-pub con musica dal vivo e pieno di gente alla mano, rilassata, con la voglia di non far nulla se non di divertirsi. Palermo si rivela così una città tutta da scoprire: nel divertimento al mare con gli amici o nelle giornate più scure tra vecchi mercati e monumenti. E trasmette soprattutto uno stile di vita sereno, in cui tutti hanno il tempo di fare tutto, in cui ciascuno è parente di qualcun'altro, in cui l'ospitalità è la



parola d'ordine, soprattutto in tavola. Si abbandona così, per qualche attimo, la frenesia e lo stress della vita quotidiana, una non-vita fatta di iper-attività e alienazione, per abbracciare un luogo capace di far assaporare le origini dell'Italia e dell'umanità stessa, in un rapporto con la natura semplice, spontaneo e senza limiti. Come il mare.

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, bed & Breakfast, 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.

Attenti al visitatore e al turista 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. Da non perdere, la visita al Casale di Roccella, fondato da Don Gaspare La Grutta Guccio il 18 dicembre 1699 allorché chiese ed ottenne dal Re Carlo II la facoltà di fabbricare nel feudo della Roccella, dandogli lo stesso nome, dietro pagamento di Onze duecento a favore della Regia Corte.

Egli aveva acquistato il 28 marzo 1699 il Feudo ed il Castello della Roccella ricevendoli da una terziaria dell'ordine di San Francesco D'Assisi che ne era stata la proprietaria.

Ottenuta la "Licentia Populandi", Don Gaspare fece costruire nel 1700, cento case, quattordici botteghe, la chiesa e una fonte che costituirono il nucleo primitivo del nuovo comune, ma oppresso dai debiti per la costruzione delle case e delle terre, fu costretto a vendere il Feudo Roccella.

Messa in vendita la Baronìa passò nelle mani dei Marziani che per un secolo furono i nuovi feudatari.

Nel frattempo, nel 1812, il Parlamento Siciliano emanò la Costituzione con cui abolì tutti i privilegi feudali vietando lettere di arresto e condanne arbitrarie da parte dei Signori nei confronti dei vassalli, e

dispose più severi controlli contro la pretesa dei Baroni di esercitare la giurisdizione. Quando nel 1813 il Parlamento Siciliano approvò quella parte della Costituzione riguardante le Amministrazioni Comunali e la legge del 1817, tutti i comuni della Sicilia ed il Casale di Roccella poterono per libere elezioni, dotarsi di Sindaco, Giunta e Consiglio Comunale.



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 cacuocciu 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"



Collesano



Sospesa tra il Mare Tirreno ed il parco delle Madonie, di cui costituisce naturale porta d'accesso, Collesano è senza dubbio uno tra i più bei borghi medievali che la Sicilia annovera tra i suoi gioielli. Basta una passeggiata a piedi, calpestando il ciottolato originale del suo centro storico per fare un salto nel passato, per ritrovare quella quiete tipica dei sobborghi agricoli, quiete che veniva festosamente interrotta ogni anno dal frastuono metallico delle auto che attraversavano il paese in occasione della Targa Florio. La piazza medievale è dominata dalla chiesa principale del paese, ovvero la basilica di San Pietro, monumento che custodisce al suo interno delle notevoli tele rinascimentali, affreschi, ed uno splendido Crocifisso. Degni di nota anche l'organo ed il coro del Cinquecento. Collesano ospita il Museo della Targa Florio. Il Museo custodisce una raccolta molto



ben curata di foto, cimeli, testimonianze della gara più antica del mondo. Presidente onorario della struttura che si trova in corso Vittorio Emanuele n.3 è il professore Nino Vaccarella. Il museo, la cui gestione è curata da un gruppo di competenti ed appassionati e' fruibile tutti i giorni dalle 9.30 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 19.00 escluso lunedì pomeriggio e giovedì pomeriggio. Collesano nel ricordo di alcuni visitatori che hanno lasciato la propria impressione su un noto blog per viaggiatori viene descritta così: "il fascino di un luogo dove natura, cultura arte e tradizioni sono tutte da scoprire e vivere".

Lascari

Il paese nasce in epoca relativamente recente. Nel 1693 un gruppo di contadini si spostò dal paese di origine (Gratteri) verso l'attuale zona di Lascari; precisamente in contrada "Li Grutti" (chiamata così per la presenza considerevole di grotte in pietra arenaria). Lo sviluppo fisiologico della comunità richiese un intervento da parte delle istituzioni pubbliche. Il Vescovo di Cefalù e il Principe di Ventimiglia, Signore di Gratteri decisero di agevolare la partecipazione alla messa domenicale dei coloni gratteresi assegnando alla nuova comunità un cappellano e una rendita. Nacque in questo modo, a circa 400 metri dall'attuale centro urbano, la chiesa di Santa Eufemia (dedicata alla Santa per onorare il nome della figlia del Principe) che divenne ben presto fulcro della vita della comunità. Gruppi di case cominciarono a sorgere attorno ad una torre preesistente (l'attuale torre campanaria) fino a costituire una borgata alla quale il Barone Gaetano



Ventimiglia assegnò il nome di Lascari (in onore di una sua discendenza dal ceppo dei Lascari imperatori di Costantinopoli). Dal 1700 fu costruita una Nuova Chiesa affiancata alla torre campanaria. Nel 1840 Lascari venne nominato comune autonomo con amministrazione propria staccata da quella di Gratteri. Nel 1890 gli venne concesso il diritto ad un territorio per favorire l'espansione urbana e per conquistare la necessaria autonomia da Gratteri. Tutto ciò venne però disatteso fino al 6 ottobre 1929 quando, per merito del Comm. Gaetano Abbate, il Re Vittorio Emanuele

III finalmente autorizza la cessione. Della Chiesa originaria non rimane niente. Le ultime tracce vennero cancellate durante i lavori di ristrutturazione del 1950. All'interno dell'attuale Chiesa di San Michele Arcangelo, di stile chiaramente francescano, si conservano tuttavia due paliotti in marmo policromo del 1700 con i blasoni dei Ventimiglia. L'opera che merita ogni attenzione è, senza dubbio, la pregevole scultura lignea del Cristo Crocifisso in legno di cipresso macchiato a noce. L'autore rimane ignoto ma si promuove l'ipotesi che lo stile e la precisione nel rendere conto di ogni particolare anatomico facciano pensare alla scuola dei Frati Cappuccini.

Caltavuturo

Il paese di Caltavuturo si estende ai piedi della Rocca di Sciara, conosciuta anche come Rocca di Caltavuturo. Caltavuturo ha probabilmente origini arabe, il toponimo deriverebbe da Kalat Abu-Thur nome del condottiero arabo che nel suo territorio, nell'882, sconfisse i bizantini. E' d'obbligo la risalita alla parte più antica dell'abitato attraverso le strette e tortuose viuzze, qui, a 739 metri s.l.m., sorgeva il castello saraceno di Kalat-Abu-fhur (sec.IX), ricordato dal geografo Arabo Al-Idrisi come "forte e popolato". Ancora rintracciabili sono i resti dell'antico insediamento urbano, abbandonato alla fine del 1500, da qui il paesaggio si apre sulla sottostante vallata, la rocca di Sclafani monte Riparato. Il Monte Riparato è un'area archeologica di rilevante interesse. Sul monte, inaccessibile da tre lati, sono stati individuati un antico centro abitato molto importante dal punto di vista strategico-militare, due necropoli e le tracce di un'antica strada.

L'attuale centro abitato nasce dall'abbandono del sito di Terravecchia verso la fine del 1500 e l'inizio del 1600, a quest'epoca sono datate le costruzioni di alcune chiese e in particolare la Chiesa Madre. Ubicata al centro del paese e dedicata ai santi Pietro e Paolo la Madrice, anche così chiamata, è stata costruita tra il 1582 e il 1590. Dalla Chiesa Madre, quasi a raggiera, si dipartono le strade che conducono alle altre chiese che costituiscono il patrimonio monumentale di Caltavuturo e che al loro interno conservano opere d'arte rappresentative della cultura siciliana e madonita in particolare. Nella parte sud del centro abitato sorge la Chiesa Santa Maria La Nova, detta "La Badia", del secolo XVIII, in un'unica navata con pareti a volta in stile Barocco. A non molta distanza da quest'ultima si trova la Chiesa S. Agostino, nota come Chiesa del Collegio. Costruita intorno alla fine del 1700, fu sede degli Eremitani di S. Agostino. Di notevole importanza è la Chiesa di Santa Maria del Gesù, detta del Convento. Costruita nei primi anni del 1600 ed annessa al convento dei Frati Minori Riformati di S.Francesco. Eretta intorno al 1200 sulla rupe poco sottostante il sito di Terravecchia la Chiesa SS. Salvatore, o del Casale. Restaurata di recente dopo lunghi anni di abbandono presenta una navata centrale con l'abside, una piccola navata in linea con la torre campanaria e la cripta con segni di uso cimiteriale. Da visitare la zona "Mannari" sito etno-antropologico (ovili in pietra di richiamo omerico). I "Mannari" di Caltavuturo, sono unici perchè inseriti nel contesto urbano ed addossati alle case di un quartiere (definito appunto Mannari), in passato abitato prevalentemente da pastori.

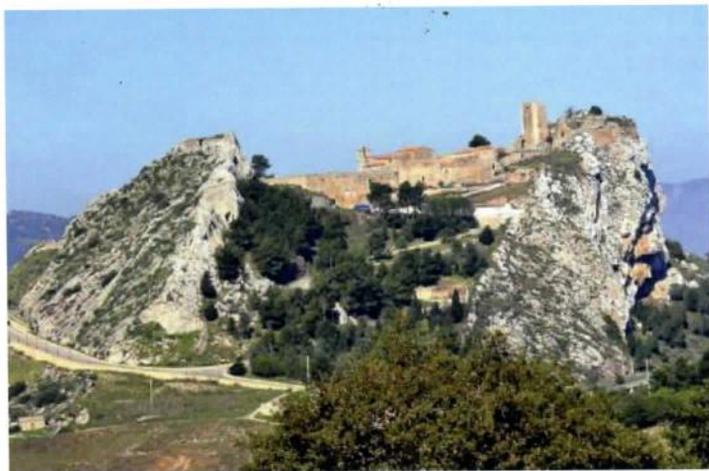


Sclafani Bagni



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 phanum (latino) che significa tempio. E' uno dei 15 comuni del Parco naturale delle Madonie. A Sclafani troviamo un paesaggio parecchio variegato 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.



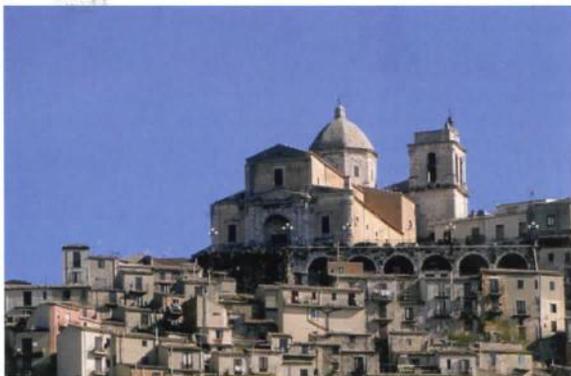
Le Petralie

Soprona. Le origini di Petralia si suppone che risalgano all'antica Petra, città fondata dai Sicani per meglio difendersi dai continui attacchi del nemico. Potrebbe aver conosciuto un insediamento greco, ma si hanno notizie certe soltanto a partire dal III secolo a.C. sullo sfondo della guerra tra Romani e Cartaginesi. Nel 254 a.C. durante la prima guerra punica, i petrini aprirono la porta ai consoli Aulo Attilio e Gneo Cornelio passando dal dominio cartaginese a quello romano. Petra fu inserita tra le *ciuitas decumanae*, cioè tra le città sottoposte al tributo annuo della decima in natura. Ben presto, infatti, divenne una delle principali fornitrici di grano dell'Impero Romano. Nel IX secolo fu conquistata dagli arabi e ribattezzata *Batraliah*. Nel 1062 fu conquistata dai normanni, il conte



Ruggero ne fortificò il castello, le torri e i bastioni esistenti. Nel 1067 il conte fece costruire un altro castello, fuori le mura, e dalla parte nord una chiesa intitolata a San Teodoro; divenne una importante roccaforte e fu ceduta da Ruggero insieme al suo vasto territorio, al nipote Serlone. Nel 1258 passò alla contea dei Ventimiglia di Geraci e nel 1396 alla contea di Collesano. Da allora vide il susseguirsi dei Centelles dei Cardona e infine dei Moncada e degli Alvarez de Toledo. Da visitare: ruderi del Castello, Chiesa Madre, Chiesa di San Salvatore, Chiesa di San Giovanni Evangelista.

Sottana. Le prime tracce di insediamento umano risalgono al IV/III millennio a.C. (periodi del neolitico e dell'eneolitico) come testimoniato dai reperti archeologici della vicina Grotta del Vecchiuzzo. In tempi assai più vicini dovette esistere un insediamento indigeno, fortemente influenzato dalla vicina colonia greca di Himera, nei cui scavi è stata rinvenuta una moneta bronzea, il *Petrinon* che reca appunto il nome della città di Petra. Nel III secolo a.C., con la conquista romana, Petra divenne città "decumana". Il paese seguì poi le sorti del resto dell'isola subendo le invasioni barbariche prima e la successiva riconquista bizantina. Con la conquista araba, nel IX secolo, venne ribattezzata "Batarlah" o "Batraliah" e divenne importante piazzaforte militare strategica e mercato. I normanni conquistarono Petralia intorno al 1062, fondandovi un Castello. Il centro divenne, durante il periodo svevo, territorio dei Ventimiglia di Geraci. Dopo vennero i Moncada, i Cardona e gli Alvarez de Toledo, fino all'abolizione della feudalità nel 1817.



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.



Polizzi Generosa



Nel cuore delle Madonie, a 900 metri sul livello del mare, si trova Polizzi Generosa, uno dei paesi più ricchi sia dal punto di vista storico-monumentale che dal punto di vista gastronomico e folkloristico.

Il nome Polizzi deriva dal greco Polis, che significa città. Nel latino medioevale fu trasformata in Politiium. Forse già esisteva nel secolo XI, quando il conte Ruggero D'Altavilla vi costruì un castello fortificato, il piccolo borgo ottenne poi il suo appositivo di "Generosa" solo nel XIII secolo per concessione del sovrano Federico II di Svevia. Nel passare sotto il

controllo di diverse famiglie feudali, Polizzi conobbe un lungo periodo di sviluppo economico e culturale. Un fermento ancora oggi ben visibile grazie alle numerose testimonianze dell'epoca. Bellezze da visitare sono: la Chiesa di S. Girolamo, con la sua caratteristica pianta ottagonale e la Chiesa di S. Francesco, del XIV secolo, che racchiude due cappelle del Gagini. La Piazza principale è molto bella da visitare, con un interessante panorama da cui ammirare l'autostrada A19 e l'Eremito di S. Gandolfo, patrono della città. Nella stessa piazza si trova il monumento ai caduti della Prima Guerra Mondiale. Proseguendo a piedi per Via Garibaldi ("a strata granni" per gli autoctoni) e percorrendola tutta, si arriva in Piazza Gramsci, dove spicca la Chiesa di San Girolamo, il Municipio, e un Museo Archeologico in cui si trovano i resti della civiltà greca presenti nei dintorni di Polizzi e rinvenuti di recente. Se si entra invece da un altro lato del paese la prima cosa interessante è una fontana (chiamata "abbeveratura" in cui anticamente si faceva bere il bestiame) tuttora funzionante e con acqua potabile. Poco più in alto si trova la Chiesa del Carmelo, che si affaccia sul parco annesso e su un suggestivo belvedere da cui ammirare una montagna che ha la forma di una padella col manico, detta "u manicu 'a padedda". Tra gli avvenimenti più importanti spiccano la processione del SS. Crocifisso che si svolge ad inizio Maggio, la Sagra delle noccioline che si svolge durante la 3^a settimana di Agosto, la Festa del Patrono S. Gandolfo che si svolge nella 3^a settimana di Settembre, e la Sagra dello sfoglio, che si svolge solitamente in estate, ma la data varia in base alle esigenze organizzative dell'Estate Polizzana.

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 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 Kephaloïdion, dal greco kefalé, testa, probabilmente dovuto alla forma del monte alle sue spalle. Conquistata da Siracusa nel IV secolo a.C. e dai Romani a metà del III, assunse il nome di Cephaloedium. Con la dominazione araba esso fu cambiato in Gafludi, 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. In giro per la città è assolutamente da non perdere il Museo Mandralisca che sorge nell'omonima via, voluto dal mecenate collezionista Enrico Piraino, barone di Mandralisca. Il museo conserva oltre al celebre "Ritratto d'ignoto", di Antonello da Messina, anche una pregevole collezione archeologica, il cui pezzo più importante è probabilmente il "Cratere del Tonno" risalente al IV secolo a.C. Attorno al palazzo baronale, sede del museo si estende il centro storico, ricco anche di splendide chiese: la settecentesca architettura di Maria Santissima della Catena, la cinquecentesca costruzione di San Nicola di Bari, e la secentesca Itria nella medioevale chiesa



della Badiola. Sulla via Vittorio Emanuele si trova un bellissimo esempio di lavatoio medioevale, utilizzato fino ai tempi moderni.

La Targa Florio – “I Sapori”

Nella viva tradizione della Targa Florio importante è l'enogastronomia, modo di vivere e scoprire la Sicilia ed i suoi luoghi.

Come in passato accadeva che i più prestigiosi ristoranti riservavano un menù particolare nei



giorni dell'evento motoristico, oggi un cuoco madonita, assai noto nell'ambiente del motorsport per essere stato per dieci anni lo chef del Mondiale Rally, ci ha rivelato alcuni segreti della sua apprezzata cucina, tra piatti tipici e nuove ricette. Angelo Matassa è titolare del Ristorante “Il Berillo” di Gratteri, uno scrigno del gusto in un luogo unico da cui si gode un panorama meraviglioso che dal cuore delle Madonie si affaccia sul Golfo di Termini Imerese e spazia fino a Palermo.

“Il Berillo” è meta irrinunciabile per tutti i protagonisti della Targa Florio che ne apprezzano la prelibata cucina e colgono

l'occasione per passare un po' di tempo in compagnia di Angelo, lui stesso esperto di corse.

In più occasioni grandi nomi vicini al motorsport e non solo hanno gustato i particolari piatti dello chef Matassa.

CACIO DELL'ARGENTIERE

Ingredienti per 4 persone: N°4 fette spesse 1 cm. di @ciocavallo (Provola delle Madonie Presidio Slow Food), 1 spicchio d'aglio rosso di Nubia (Presidio Slow food), 1 cucchiaino di aceto di vino bianco, Un pizzico di origano delle Madonie, N° 12 pomodorini di Pachino.

PROCEDIMENTO: Scaldare per bene una padella antiaderente, soffriggere lo spicchio d'aglio e il pomodorino tagliato a spicchi, adagiare il caciocavallo e passarlo a fuoco vivo da entrambi i lati, bagnare con l'aceto, aggiungere l'origano. Servire ben caldo.

CASERECCHE BIO CON IL "PESTO DELLE STELLE"

Ingredienti per 4 persone: 400 gr. Caserecce da agricoltura biologica del Pastificio Valledoro, 8-10 ficodindia di Roccapalumba, 100 gr di pomodoro Siccagno (presidio slow food), 100 gr di farina di mandorle delle Madonie, 1 spicchio d'aglio rosso di Nubia (presidio slow food), 20 gr di Capperi di Salina (presidio slow food), 200 cc di brodo di verdure, 1 tazzina di vino bianco, 1 rametto di basilico, olio extravergine di oliva bio, sale marino integrale di Trapani (presidio slow food), pepe nero macinato al momento q.b.

PROCEDIMENTO: Mondare, schiacciare (anche con le mani), e passare al setaccio (per eliminare i semi) i ficodindia, ottenendo una purea. Tagliare a spicchi il pomodoro e dissalare i capperi. Passare in padella il pomodoro, e i capperi con dell'olio e lo spicchio d'aglio intero, che verrà eliminato in un secondo momento. Bagnare col vino, quindi aggiungere la purea, la farina di mandorle, il brodo di verdure, il sale il pepe ed il basilico.

N.B. (Bisogna fare attenzione perchè a questo punto sta nella bravura del cuoco a saper bilanciare la dolcezza del ficodindia con la sapidità data dai capperi, con l'acidità data dal pomodorino, come anche la cremosità data dalle mandorle. Cuocere la pasta e pasarla in padella, utilizzando eventualmente il brodo di verdure per ammorbidire la salsa.



FILETTO DI MAIALINO IN SALSA DI CIPOLLE DOLCI DI GRATTERI

Ingredienti per 4 persone: N°12 fette spesse 3 cm. di filetto di maiale (l'ideale è utilizzare filetto di maialino nero dei Nebrodi), 50 gr. di burro chiarificato, 2 cucchiari di farina di grano tenero majorca, un cucchiaino di brandy, un bicchiere di brodo vegetale, n°1 cipolla dolce di Gratteri, olio extravergine di oliva, sale e pepe q.b.

PROCEDIMENTO: Scaldare la padella e sciogliere il burro, passare i filetti nella farina e scottarli da entrambi i lati a fuoco moderato, bagnare con il brandy, fare evaporare ed aggiungere del brodo. Nel frattempo tagliare a julienne la cipolla e passarla in un'altra padella con un po' d'olio extravergine e farla stufare a fuoco lento, magari aggiungendo un po' di brodo. A questo punto aggiungere la cipolla al filetto e fare finire la cottura. Aggiungere sale e pepe e servire.

Gratteri

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".



foto di Gisella Gussio

Gli artisti che dipinsero la Targa Florio (di *Salvo Manuli*)

Vincenzo Florio attraverso la sua corsa, la “Targa Florio”, aveva tutta l’intenzione di provocare un’interesse sulla sua Sicilia, non solo nel settore sportivo ed automobilistico mondiale, ma voleva che la corsa avesse una valenza di volano per tutto un indotto turistico ed industriale. Ma fuori dei confini della stessa Sicilia, comunemente intesa nell’immaginario collettivo degli inizi del 900, solo come terra di contadini e briganti.

Pittori di fama mondiale, all’inizio del secolo, in un periodo in cui il futurismo con il suo movimento pittorico, fa dell’automobile il simbolo della velocità che fende l’aria e la penetra con la propria energia, in spazi dinamici turbinanti, il ritmo ed il movimento..., giungono in Sicilia, attratti ed affascinati dalla corsa che peraltro riesce a catalizzare intorno a sé l’interesse di numerosissimi artisti di inizio del XX secolo.

La lotta tra la Bugatti di Divo e l’Alfa di Varzi ispirò nel 1932 un famosissimo quadro del pittore inglese Gordon Crosby. E vale la pena di ricordare come ospiti stranieri ancorché eminenti, alla stregua di Crosby, ancora condizionati dalle cronache giornalistiche di tutta Europa sulla Sicilia ed il suo entroterra ancora per lo più sconosciuto ove non addirittura favoleggiato, vedessero qui Briganti dappertutto. Lo stesso Crosby, non riuscì ad astenersi dal raffigurare nel suo quadro, un Brigante tra le rocce delle montagne madonite. La figura appare nel dipinto come pronta ad un agguato con la sua arma, il tipico trombone, tra le braccia.



La vista dell’opera mandò su tutte le furie Don Vincenzo Florio che, per poterla riprodurre sulla rivista automobilistica, da lui fondata come rassegna della Targa, la famosissima “Rapiditas”, contrariato dai luoghi comuni che il quadro raffigurava ed in certo qual modo promuoveva (i briganti siciliani), si occupò personalmente, da valente pittore quale era, di coprire nel dipinto originale, il tanto esplicito e disdicevole fucile a trombone, trasformando così il minaccioso brigante in un innocuo spettatore....



Questo piccolo ma gustoso aneddoto vale ad introdurre un discorso ben più ampio, circa la costante ed appassionata presenza in Sicilia, nel corso dei cento anni di vita della Targa Florio, di artisti di svariate nazionalità che si sono cimentati ad illustrare la “corsa” voluta e creata da Vincenzo Florio.

Molti pittori raggiunsero la Sicilia da tutto il mondo, per raffigurare ed essere testimoni con le loro opere di questo evento mondiale e per raccoglierne anche solo pochi sentori dell'epica ed del mito che ne caratterizzarono gli avvenimenti. Frammenti e bagliori di gara, di velocità, di gloria e mondanità, perché la Targa era un evento mondano, con un continuo intrecciarsi di relazioni, affari e conoscenze. Da *Bradley a Crosby, Toquoy, Castelluci, Bompard, Montaut, Cambellotti, Terzi, Molinari e Anastasi*, riempiono le gallerie e i musei di tutto il mondo. A cominciare dallo stesso Zar di Russia, Nicola II, assiduo frequentatore dei salotti della "belle époque" palermitana, che volle nel suo palazzo a Mosca un quadro, raffigurante Donna Franca Florio, incontrastata regina del jet set europeo dell'epoca.



Don Vincenzo sapeva benissimo come le opere degli artisti che la illustravano e la rappresentavano costituissero un' importante, e per il tempo insostituibile, vetrina, per l'intero territorio isolano. Tante finestre aperte in tutto il mondo sulle bellezze per lo più sconosciute della sua Sicilia. Le testimonianze di un popolo di antica civiltà si esponevano e si svelavano per la prima volta al mondo intero per conquistarlo con ineguagliabili bellezze ed straordinarie risorse culturali e umane.

Don Vincenzo aveva quindi vinto la sua scommessa. La sua corsa, le più sofisticate auto da corsa che vi partecipavano, attiravano con il loro rombo, un interesse sempre crescente nel cuore e nell'immaginario di chiunque si accostasse alla Sicilia, ora da semplice visitatore, ora da appassionato. Folle immense* di pubblico e sempre più numerosi osservatori stranieri fecero progressivamente della Sicilia, ambita meta di un turismo d'élite.

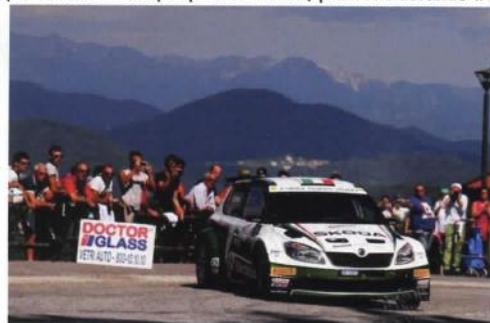
Decine di Artisti si sono cimentati in questo secolo che la manifestazione dei Florio ha

abbracciato. Pittori, illustratori e grafici, appassionati di automobilismo, attratti dal fascino di questa gara, con la voglia di fermare attimi di forte emozione e di essere così coinvolti ed assorbiti dal mito della velocità, della massima espressione tecnica dell'epoca, della bellezza spesso voluttuosa delle sagome delle auto da corsa, nonché della mondanità che faceva da magnifica cornice alla competizione.



Campionato Italiano Rally: la storia continua!

In molti ad inizio stagione speravano in un Campionato Italiano Rally interessante e ricco di spunti agonistici, con duelli da seguire e commentare fra i possibili protagonisti. C'era poi anche chi temeva che vivere da troppo tempo nel frullatore di una crisi economica del Paese, apparentemente senza fine, potesse presentare il conto salato e pesantissimo da digerire, così come capitato a larghissimi settori in Italia, compreso lo sport che spesso ha subito passivamente l'uragano economico. Dunque speranze e timori si mescolavano, in attesa di vivere la realtà del CIR 2013. Realtà che per moltissimi aspetti si è invece presentata molto più positivamente, pur considerando il giusto allarme derivato dalla grave crisi finanziaria.



Così nella realtà ha soprattutto prevalso la passione e la voglia di esserci, in un campionato che da anni è considerato uno dei migliori prodotti nazionali al mondo. Infatti, fin dal prologo del Rally del Ciocco, circa ottanta equipaggi si sono allineati sulla pedana di partenza posizionata a Forte dei Marmi, riuscitissima novità del rally toscano. Nell'occasione tutti si aspettavano, se non il dominio, quanto meno la vittoria del superfavorito della vigilia, il veronese Umberto Scandola, in coppia con l'espertissimo Guido D'Amore, al volante della Skoda Fabia Super2000 ufficiale di Skoda Italia Motorsport. Invece la prima sorpresa della stagione arrivava grazie ad un grande pilota, pluridecorato, che

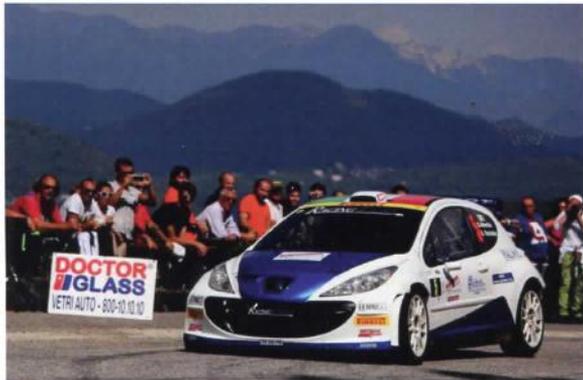
all'ultimo minuto o quasi, era riuscito a perfezionare l'iscrizione. Giandomenico Basso, alle note l'ottimo Mitia Dotta, portava infatti al successo la Peugeot 207 Super2000 targata Power Car Team. Podio completato dal sempre più positivo Alessandro Perico, in coppia con il bravissimo Fabrizio Carrara, in gara con la Peugeot 207 Super2000 della PA Racing e proprio dal favorito della vigilia Umberto Scandola. Ovvio delusione del veronese e conseguente gioia del veneto Basso. Dunque rally che subito offriva ottimi spunti di dibattito, con appassionati e addetti ai lavori impegnati a sostenere tesi molto diverse tra loro. Il successo di questo inizio di campionato era rappresentato anche dalle altre serie nazionali, ovvero il tricolore Produzione e quello Junior. Due belle sorprese assolutamente apprezzate dai tanti equipaggi presenti fin dall'appuntamento toscano, dove a primeggiare nel Produzione ci pensava Alessandro Bosca, navigato da Roberto Aresca, al volante della sua Renault Clio R3, davanti al siciliano Andrea Nucita, alle note Giuseppe Princiotto, in gara invece con un'altra francese, la Citroen DS3. Bella lotta anche nello Junior. Fra gli under 28 arrivava la firma del piacentino Andrea Carella, coadiuvato da Ilaria Riolfo, che incassava i primi trenta punti della stagione al volante della neonata Peugeot 208 R2, contro un lotto di avversari niente male, a partire dal secondo classificato Fabrizio Andolfi Junior, alle note Andrea Casalini, in gara con la sua Renault New Twingo RS, così come il terzo, Andrea Crugnola, alle note Michele Ferrara, anche lui al volante di una Twingo classificata anche nell'appassionante Trofeo Twingo R2 Gordini Top. A proposito di trofei, presenti anche quelli riservati alla Renault Clio R3 Produzione, al Citroen Racing Trophy Italia e Suzuki Rally Cup. Dunque divertimento garantito sulle strade toscane, con immagini eloquenti, a testimoniare l'alta spettacolarità, unita alla difficoltà di guida.

Dal Ciocco e Valle Serchio, il circus del tricolore rally si trasferiva sul classico asfalto del Rally Mille Miglia. Prove speciali famose e temute che offrivano tanto spettacolo e divertimento, ma soprattutto un'altra importante sorpresa: la vittoria del velocissimo Alessandro Perico, che tornava al successo assoluto dopo il trionfo, primo nella sua bella carriera, nel Rallye di Sanremo del 2005. Una grande gioia per il bergamasco che, oltre a firmare sul prestigioso albo d'oro del Mille Miglia, si ritrovava anche in testa al Campionato Italiano Rally; indubbiamente una bella sensazione per il vulcanico pilota della PA Racing. Chi invece continuava, almeno in parte, a deludere, era Umberto Scandola. Il pilota ufficiale di Skoda Italia Motorsport non si ritrovava alla guida della Fabia Super2000, anche se comunque chiudeva con un importante secondo posto



assoluto. 12 punti preziosissimi in chiave campionato, tanto per non vedere troppo da lontano il trono del leader tricolore. Il podio bresciano era completato dal bravo e regolare Emanuele Zecchin, navigato da Vettoretti, che utilizzava al meglio la sua Peugeot 207 Super2000. Certo, nel tricolore Produzione non si poteva parlare di sorpresa, visto che in terra bresciana si riconfermava velocissimo e vincente Alessandro Bosca, molto bravo a gestire la sua Renault New Clio R3. Alle spalle dell'alessandrino si piazzava Ivan Ferrarotti, al suo fianco Manuel Fenoli, che manteneva un minimo vantaggio nei confronti del terzo in Produzione Federico Gasperetti, alle note Federico Ferrari, anche lui in gara con una New Clio. Dal podio del Produzione a quello del tricolore Junior, dove c'era la risposta di Andrea Crugnola. Il 24enne di Varese sfoderava una bellissima gara e andava a conquistare il gradino più alto e con esso anche la vetta del tricolore Junior, considerato che Andolfi otteneva ancora un comunque importantissimo secondo posto, dopo quello toscano, mentre il vincitore del Ciocco, Andrea Carella, non incassava punti a causa di un prematuro ritiro. Terzo gradino del podio per il vincitore del Supercorso Federale Csaì Rally dello scorso anno, Giacomo Cunial, navigatore Alberto lalungo, alla guida di una Citroen C2. Insomma, fra sorprese e conferme lo spettacolo non mancava, grazie anche alle splendide esibizioni di Paolo Andreucci, fedelmente navigato da Anna Andreussi, che quest'anno ha portato al debutto la Peugeot 208 R2. Un grande lavoro di sviluppo, in attesa della versione R5, che non gli ha impedito di ottenere straordinari risultati, per esempio sesto assoluto a Brescia, oltre allo scontato primato in R2.

L'asfalto del Ciocco e quello di Brescia si mettevano da parte, per fare posto alla terra, ovvero il naturale palcoscenico per gli amanti del controsterzo. In effetti le prove speciali con fondo sterrato regalano, in genere, forti emozioni, sia a chi guida (e naviga...), ma anche al folto mondo di appassionati che non si risparmia di certo, ingaggiando spesso vere e proprie battaglie contro terra e polvere, battaglie, è quasi inutile ricordarlo, più o meno perse in partenza. Però l'amore e la passione per i rally è tale che si sorvola con grande slancio e convinzione. Del resto capitava anche nel terzo appuntamento della stagione, visto che il circus del CIR si trasferiva nelle Marche, in occasione del 20° Rally dell'Adriatico. E proprio sulle strade bianche marchigiane si riaffacciava Umberto Scandola che sfoderava una condotta di gara davvero convincente, perfettamente assistito dalla Skoda Fabia Super2000 ufficiale. Il veronese ritrovava il sorriso e anche la testa della classifica tricolore, considerato che Perico, leader fino alla vigilia, tornava ad essere...Perico. Sì, insomma sbatacchiava la sua Peugeot 207 quel tanto che gli bastava per ritirarsi.



Così a fare compagnia a Scandola sul podio, ci pensavano il terraiolo Mauro Trentin, in coppia con Alice De Marco, sempre molto forte sul suo fondo preferito, al volante della Peugeot 207 Super2000 Racing Lions, nonché il bravissimo Stefano Albertini, in coppia con Simone Scattolin, anche lui alla guida di una Peugeot 207 Super2000. Ovviamente sorrisi da vendere per gli equipaggi sul podio. Soddistazione e sorrisi che si estendevano anche ad altri piloti. Infatti il rientrante in campionato, Simone Campedelli, alle note Danilo Fappani, si aggiudicava il primo posto nel tricolore Produzione, con la Citroen DS3 R3 della Ra.In

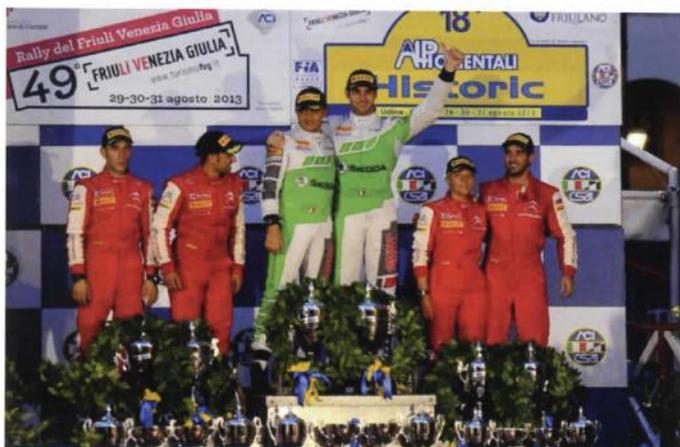
Sport, mentre tornava a vincere e dunque anche a sorridere, Andrea Carella, quest'anno certo non da mezze misure; vittoria al Ciocco, ritiro a Brescia e di nuovo vittoria all'Adriatico. Il piacentino, in gara con la sua Peugeot 208 R2, si è avvicinato moltissimo alla vetta del tricolore Junior, rappresentata da Andrea Crugnola che quest'anno utilizza una Renault Twingo R2. Insomma tre prime gare che regalano tre diversi vincitori assoluti e tanti motivi di interesse, anche nei campionati Italiani Produzione e Junior. Asfalto e poi terra potevano così consegnare alcune concrete verità, verità confermate dal quarto appuntamento. Ancora terra, ma quella "mondiale", durissima e temutissima, quella del Rally Costa Smeralda, dove tornava alla vittoria il pluricampione italiano Paolo Andreucci, sempre assistito da Anna Andreussi, che nella circostanza rispolverava...ma solo per poco, la imbattibile, o quasi, Peugeot 207 Super2000. In ogni caso, Umberto Scandola, sempre alla guida della Skoda Fabia Super2000 ufficiale, di Skoda Italia Motorsport, otteneva un altro eccellente secondo posto, che nella realtà lo consolidava in testa al tricolore rally, visto che da lì in avanti il toscano Andreucci non avrebbe utilizzato più la Super2000 di casa Peugeot. Podio completato, e questa era un po' la grande novità, da Alessandro Perico che appunto portava a casa, intera, la sua Peugeot

207, con in più un gran bel risultato. Segno che il bergamasco può dire la sua anche su fondo sterrato, forse, però ci deve credere con più determinazione. Prima di chiudere con la terra e regalarsi nel contempo un po' di meritato riposo estivo, il mondo del tricolore rally si trasferiva sulla diversa e molto più levigata terra sanmarinese, dove, a conferma dell'ormai raggiunto feeling con la propria vettura e con la squadra ufficiale Skoda, il veronese Scandola tornava alla vittoria, allontanando così anche lo spauracchio rappresentato dall'ottimo veneto Giandomenico Basso, vera mina vacante del CIR 2013. Basso, pilota vero, otteneva un importante secondo posto, esaltando così il successo e la bravura di Scandola. Del resto San Marino rappresentava l'ultima, o quasi, possibilità per Basso di portare al vertice la Peugeot 207 Super2000 messa a sua disposizione dal Pascoli Racing Team e comunque le sue prestazioni contribuivano a rendere



interessante il cammino del campionato, oltre ad elevarne il tasso qualitativo. Perico tornava invece a correre sui suoi livelli da terra, cioè non particolarmente esaltanti, visto che chiudeva quinto, ad oltre 5' dalla vetta, ma comunque incassava il gettone del terzo per il CIR, visto che davanti si piazzavano meglio Trentin e De Ceccoli, iscritti però al campionato terra. Nel Produzione, dopo un iniziale dominio di Andrea Nucita, arrivava la vittoria per la Renault Clio di Ivan Ferrarotti, ma soprattutto i punti pesanti per Alessandro Bosca che sfruttava al meglio il ritiro del siciliano in gara con la sua Citroen Ds3 R3. Tricolore Junior ad appannaggio invece di un sempre più convincente Andrea Crugnola, al volante della sua Renault Twingo R2, comunque davanti ad un ottimo ed insidioso Andrea Carella. Sosta estiva consumata e di nuovo l'asfalto a misurare la qualità dei protagonisti del Campionato Italiano Rally. E proprio sulle belle e tradizionali prove speciali del Rally Friuli Venezia Giulia

Arrivava la conferma della splendida stagione di Umberto Scandola e Guido D'Amore. Vittoria convincente, la prima su asfalto, e titolo italiano conquistato con pieno merito per l'equipaggio ufficiale di Skoda Italia Motorsport. Rally friulano che, a causa di una uscita di strada, chiudeva ogni residua possibilità



a Giandomenico Basso di rincorrere un titolo sempre più nelle mani di Scandola. Il campione veneto, grazie alle sue presenze in questa stagione, anche se condite da qualche errore di troppo, ha comunque arricchito ed impreziosito il successo del veronese di casa Skoda, che ha finalmente raccolto il frutto di tante aspettative da tempo attese. Tornando al rally, che quest'anno ha avuto come centro nevralgico Cividale del Friuli, a fare compagnia sul podio ci pensava un sempre più convincente Andrea Nucita, secondo

assoluto e primo nel tricolore produzione, nonché il bravo e veloce Vittalini, anche lui, come Nucita, in gara

con una Citroen Ds3 R3. Quarto il campione in carica Andreucci, che al volante della nuova "piccola" Peugeot 208 R2, confermava ancora una volta tutta la sua classe, oltre ad occupare la seconda piazza assoluta nel CIR. A proposito di titoli italiani, nello Junior si riapre la lotta, visto che a vincere era proprio Andrea Carella, che fino alla vigilia del Friuli inseguiva, mentre il leader provvisorio Andrea Crugnola registrava una battuta di arresto. Risultato? Giochi riaperti e campionato che si assegnerà all'ultima gara.



Dunque una stagione bella ed incerta che fin qui ha regalato spettacolo ed emozioni, non soltanto per l'assegnazione del titolo assoluto. Una stagione che però ancora deve regalare divertimento ed incertezze, visto che sulle splendide e storiche prove speciali del 97° Rally Targa Florio si giocheranno molto Peugeot e Skoda per il titolo Costruttori, così come si giocheranno molto, anzi tutto, il messinese Andrea Nucita ed il piemontese Alessandro Bosca. Ultima chiamata, quella siciliana, per il Campionato Italiano Produzione. Ora la parola passa ai tanti protagonisti attesi sulle Madonie, certi di avere il calore del numerosissimo ed appassionato pubblico siciliano. La storia può proseguire...

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

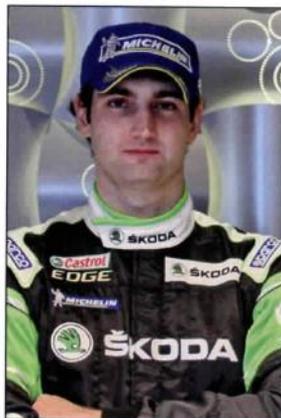
Il Campione Italiano Rally 2013

UMBERTO SCANDOLA

NATO A : Verona il 5 dicembre 1984

DEBUTTO : 2000

- 2004 2° classificato Subaru Cup
- 2005 10° classificato Campionato Italiano Rally
- 1° classificato Coppa CSAI Under 25-CIR
- 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



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



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

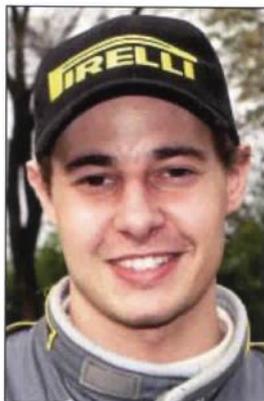
2010 1° classificato Campionato Italiano Rally Junior

1° classificato Trofeo Renault Clio Top

1° assoluto Rally di Scorzé

2011 2° classificato 2WD - IRC

2012 3° classificato Campionato Italiano Rally



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



ALESSANDRO BOSCA

NATO A : Acqui Terme (Alessandria) il 30 agosto 1987

DEBUTTO : 2009

2009 1° classificato Under 25 Trofeo Renault Clio Zona A

2010 1° assoluto Rally del Moscato

2011 7° classificato Trofeo Renault Clio R3 Top

2012 1° assoluto Ronde Inverno



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

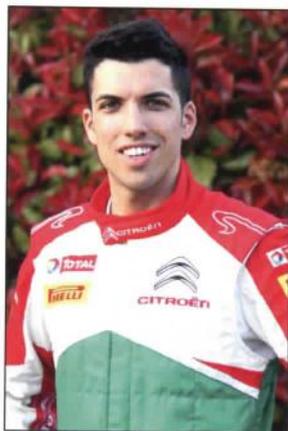
2010 3° classificato Campionato Italiano Rally Junior

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



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



ANDREA CRUGNOLA

NATO A : Varese il 25 aprile 1989

DEBUTTO: 2004 (karting), 2007 (rally)

- 2004** 1° assoluto classe 100 cc. internazionale - Roma
- 2007** 1° classe N3 Rally Freisa-Malvasia
- 2008** 1° classificato Coppa CSAI Under 23 - Campionato Italiano Rally
5° classificato Suzuki Rallye Cup (2° Under 25)
- 2009** 5° classificato Suzuki Rallye Cup (1° Under 25)
1° classificato Coppa CSAI Under 23 - Trofeo Rally Asfalto
2° assoluto Rally Sprint della Fettunta
3° assoluto Rally Sprint Città di Scorzè
- 2010** 2° classificato Campionato Italiano Rally Junior
4° classificato Trofeo Renault Top
5° assoluto Rally du Valais
17° assoluto Rally du Var
- 2011** 7° classificato Campionato Italiano Rally Junior
- 2012** 1° classificato Citroën Racing Trophy



ELWIS CHENTRE

NATO A : Aosta il 10 febbraio 1975

DEBUTTO : 2000

2002 9° ass. Rally 111 Minuti

2004 1° classificato Coppa CSAI Gruppo N 2RM - Trofeo It. Rally
3° classificato Coppa CSAI Gruppo N 2RM - Ch. Rally Terra
2° classificato rally 111 Minuti

2005 1° classificato Coppa CSAI Super 1600 - Tr. Rally Asfalto
4° classificato Trofeo Rally Asfalto

2006 1° classificato Tr. Naz. S1600-Campionato Italiano Rally

2007 10° classificato Coppa CSAI gr. N - Camp. It. Rally

2008 1° classificato Trofeo Nazionale CSAI R2 - CIR

1° classificato Trofeo Nazionale CSAI S1600 - CIR

2009 1° classificato Trofeo Rally Asfalto

2010 8° classificato Campionato Italiano Rally

2011 8° classificato Campionato Italiano Rally

2012 6° classificato 2RM Czech Rally Championship

2° assoluto Renault Rally Event

3° assoluto Ronde Monte Caio



GIACOMO CUNIAL

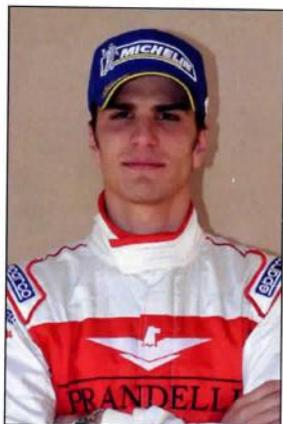
NATO A: Asolo (Treviso) il 01 aprile 1989

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



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

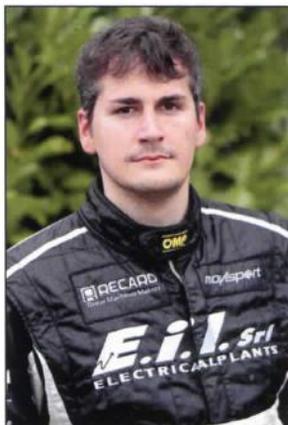


RUDY MICHELINI

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



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



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



SALVATORE RIOLO

NATO A : Termini Imerese (PA) 29 luglio 1965

DEBUTTO: 1986

- 1987 1° classificato Coppa CSAI Slalom
- 1991 1° assoluto Rally del Belice
- 1992 1° classificato Coppa Italia VIII zona
- 1993 1° classificato Coppa Italia VIII zona
- 1994 1° classificato Coppa Italia VIII zona
- 1995 1° classificato Coppa Italia VIII zona
1° classificato Camp. Formula Pergusa
- 1996 1° classificato Coppa CSAI Gruppo A CIVM
- 1997 2° classificato Campionato Italiano Slalom
- 1998 1° assoluto Campionato siciliano slalom
- 2002 1° assoluto Targa Florio
- 2003 1° assoluto Rally di Messina
- 2004 1° assoluto 24 ore di Sicilia
1° assoluto Rally Conca d'Oro
1° assoluto Rally delle Madonie
- 2005 1° classificato Campionato Italiano Rally Autostoriche
1° assoluto Targa Florio
- 2006 1° assoluto Rallylegend
- 2007 1° classificato Challenge Lancia 037
1° assoluto Rallylegend
- 2008 1° assoluto Cesana-Sestriere
1° assoluto Rally 1000 Miglia storico
1° assoluto Rally Alpi orientali Historic
5° assoluto Targa Florio
- 2009 1° classificato Campionato Italiano Rally Autostoriche
- 2010 1° assoluto Targa Florio



LUCA ROSSETTI

NATO A : Pordenone il 24 marzo 1976

DEBUTTO : 1998

- 2000** 1° Under 25 Rally e Isola d'Elba
- 2001** 1° classificato Coppa Italia 4^a Zona
1° classificato Trofeo Peugeot 106 Nord Est
3° classificato Trofeo Peugeot 106 - Trofeo Rally
1° assoluto Peugeot 106 Top Rally - Motorshow
- 2002** 2° assoluto Gr.N Rally 1000 Miglia
2° assoluto Rally Marca
2° assoluto Rally Valli Pordenonesi
6° assoluto Rally Alpi Orientali
3° assoluto Rally Bassano
2° assoluto 2RM Rally 7 Comuni
4° assoluto Rally Prealpi Trevigiane
2° assoluto cl. A7 Rally San Crispino
1° assoluto Aviano Rally Ronde
- 2003** 4° classificato Coppa Csaì Super 1600 C.I.R.
1° assoluto Aviano Rally Ronde
1° assoluto Rally Ciochetto
- 2004** 13° assoluto Rally Montecarlo
9° classificato Campionato Italiano Rally
- 2005** 1° assoluto Coppa CSAI 2 RM gr. N - Camp. It. Rally
- 2006** 2° classificato Tr. Naz. S1600-Camp. Italiano Rally
- 2007** 2° classificato Campionato Italiano Rally
1° assoluto Rally Ypres
- 2008** 1° classificato Campionato Italiano Rally
1° classificato ERC
4° classificato Intercontinental Rally Challenge
- 2009** 1° classificato Trofeo Rally Terra
2° classificato Campionato Italiano Rally
- 2010** 1° classificato ERC
2° classificato Campionato Italiano Rally
- 2011** 1° classificato ERC
2° classificato Campionato Italiano Rally
- 2012** 1° classificato Campionato Rally Turchia



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 6500 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 Semiassi specifici con sistema sostituzione rapido, giunti tripodi lato vettura e omocinetici a basso attrito lato ruota; Albero di trasmissione specifico in acciaio a due rami con supporto intermedio al telaio;
SOSPENSIONI Anteriori con schema McPherson; **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 20/65-18"; Pneumatici terra: 19/65-15" **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 piastine **Posteriori** bracci interconnessi, ammortizzatori regolabili specifici racing, molla con ghiera per regolazione altezza vettura. Camber regolabile mediante piastine **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 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".



FIAT PUNTO ABARTH Super 1600

MOTORE anteriore trasversale 4 cilindri, in-linea **CILINDRATA** 1597 cc. **RAPP. COMPRESS.** 12,5:1 **ALESAGGIO x CORSA** 74,7x 82,5 mm **POTENZA MAX** 220 CV a 8300 giri/min **ALIMENTAZIONE** sistema integrato Magneti Marelli MF4 **ASPIRAZIONE** monofarfalla Ø 80 mm. **TRAZIONE** anteriore **FRIZIONE** monodisco metallo-ceramica **CAMBIO** 6 rapporti + RM, innesti frontali, comando sequenziale **DIFFERENZIALE** autobloccante a lamelle **FRENI Anteriori** a disco autoventilanti, Ø 355 mm su asfalto Ø 330 mm su terra **Posteriori** a disco Ø 240 mm. Ripartitore di frenata e regolatore azionabili dal pilota, freno a mano idraulico **STERZO** a cremagliera servoassistito **SOSPENSIONI Anteriori** Sistema McPherson **Posteriori** a bracci tirati **RUOTE** asfalto 7 x 17", pneumatici 1 7-63/1 7 - terra 6 x 16", pneumatici 16-65/16. **DIMENSIONI** Lunghezza 3800 mm. **Larghezza** 1782 mm. **Altez-**



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 turbocompressore 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+variatore di fase idraulico, testa con 4 valvole per cilindro **ALIMENTAZIONE** alimentazione monofarfalla, gestione elettronica HKS-GEMS **COPIA 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



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 antirullo 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 antirullo intercambiabile (3 scelte di rigidità) **AMMORTIZZATORI** ant./post.: specifici Ohlins 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 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 **COLLETORE 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 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** 2365 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 Peugeot a gas, molle elicoidali coassiali, barra antirullo diametro 22 mm. **Posteriori** a traversa deformabile, con ammortizzatori Peugeot 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** 1120 kg.



PEUGEOT 206 RC Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore trasversale 1997 cc **ALESAGGIO x CORSA** 84x88 mm. **POTENZA** 186 CV a 7200 g/min **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica multipoint **TRASMISSIONE** Trazione anteriore. Differenziale normale, cambio a 5 marce + Rm **FRENI** Anteriori a disco autoventilanti Ø 280 mm **Posteriori** a disco Ø 260 mm **STERZO** a cremagliera servoassistito **SOSPENSIONI** Anteriori a ruote indipendenti Mc Pherson, barra antirullo **Posteriori** a bracci tirati con barre di torsione **RUOTE** asfalto 7 x 1 7", terra 6 x 15" **DIMENSIONI** Lunghezza 3840 mm Larghezza 1670 mm Passo 2440 mm **Peso** 1050 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 autobloccante a dischi e rampe **FRIZIONE** monodisco a comando meccanico **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 **Peso** 1080



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 Peugeot a gas, molle elicoidali coassiali, barra antirullo diametro 22 mm. **Posteriori** a traversa deformabile, con ammortizzatori Peugeot 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 1120 kg.



PEUGEOT 206 RC Gruppo N

MOTORE 4 cilindri in linea anteriore trasversale 1997 cc **ALESAGGIO x CORSA** 84x88 mm. **POTENZA** 186 CV a 7200 g/ min **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica multipoint **TRASMISSIONE** Trazione anteriore. Differenziale normale, cambio a 5 marce + Rm **FRENI** Anteriori a disco autoventilanti Ø 280 mm **Posteriori** a disco Ø 260 mm **STERZO** a cremagliera servoassistito **SOSPENSIONI** Anteriori a ruote indipendenti Mc Pherson, barra antirullo **Posteriori** a bracci tirati con barre di torsione **RUOTE** asfalto 7 x 1 7", terra 6 x 15" **DIMENSIONI** Lunghezza 3840 mm Larghezza 1670 mm Passo 2440 mm Peso 1050 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 autobloccante a dischi e rampe **FRIZIONE** monodisco a comando meccanico **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



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/ma 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 **COPIPIA MAX** 200 a 7000 g/min. **ALIMENTAZIONE** Iniezione elettronica sequenziale multipoint Siem integrata con la centralina **CAMBIO** sequenziale a 6 marce ad innesti frontali **ASPIRAZIONE** monofalla 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 portamozzoni 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**



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 ceram-
 ica con parastoppi 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 (FA7)

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 Kg/m 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.



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 sequen-
 ziale + retromarcia **FRIZIONE** Ø184 mm. **FRENI** anteriori Ø 355
 mm (asfalto), Ø 300 mm (terra), posteriori Ø 300 mm (anterio-
 posteriori) **SOSPENSIONI** McPherson **DIMENSIONI** Lunghez-
 za 3992 mm **Larghezza** 1798 mm. **Passo** 2486 mm. **Peso** 1200 Kg
Ruote 18" (asfalto), 15" (terra).



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 dentatapunterie meccaniche con profilo delle camme adattato e pistoni specifici **ALIMENTAZIONE** iniezione Multipoint con monofarfalla Ø 52 mm. **TRASMISSIONE** trazione anteriore con semiasi 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.



SUBARU IMPREZA STi - N14 - Gruppo N

MOTORE E.J25 DOHC boxer anteriore longitudinale, 16V turbocompresso **CILINDRATA** 2457cc **ALESAGGIO X CORSA** 99,5 x 79,0 **POTENZA MAX** 308 cv@6400 rpm **COPPIA MAX NM (KGM)** 422Nm@4400rpm **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** 1470 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 tirante
Ammortizzatori regolabili **FRENI** a disco, anteriori autoventilanti **RUOTE** 15"



TV		
	Canale 228 piattaforma SKY 58 Digitale terrestre	DIRETTA Domenica 29 Settembre Ore 21:00-21:40 N.B. CONSULTARE SEMPRE CANALE TELEVIDEO
SETTIMANA DAL 29 SETTEMBRE AL 6 OTTOBRE 2013		
	Canale 228 piattaforma SKY 58 Digitale terrestre	Numero Uno Lunedì 30 Ottobre Ore 22:30-23:05 N.B. CONSULTARE SEMPRE CANALE TELEVIDEO Servizio sulla gara
	Canale 228 piattaforma SKY 58 Digitale terrestre	Racing 4 - Automobilismo Venerdì 4 Ottobre Ore 22:30 -23:00 N.B. CONSULTARE SEMPRE CANALE TELEVIDEO Servizio sulla gara
	Canale 228 piattaforma SKY 58 Digitale terrestre	Reperto Corse Venerdì 4 Ottobre Alle Ore 23:00 -23.25 N.B. CONSULTARE SEMPRE CANALE TELEVIDEO Servizio sulla gara
	Canale 144 piattaforma SKY 222 Digitale terrestre	Campionati Acì - CSAI Sabato 5 Ottobre Ore 14:00 Replica Domenica Ore 08:00 Servizio sulla gara
	Canale 226 piattaforma SKY 61 digitale terrestre	Acì - CSAI Racing Sportitalia 2 Giovedì 3 Ottobre Ore 23:00 Sportitalia Replica Sabato Ore 11:00 Servizio sulla gara
	Canale 177 Digitale Terrestre Canale 914 Piattaforma SKY	On - Race TV Domenica 6 Ottobre Ore 22:00 Servizio sulla gara
	Canale 914 piattaforma SKY 177 Digitale terrestre	Safe Drive Motorsport Martedì 8 Ottobre Ore 20:00-20:30 Replica Mercoledì 9 Ottobre Ore 22:00-22:30 Replica Sabato 12 Ottobre Ore 20:45-21:15 Servizio sulla gara
	Dinamica Channel Canale 249	Acì - CSAI Magazine Sabato 5 Ottobre Ore 23:00 Replica Mercoledì 9 Ottobre Ore 17:00 - 18:00 Servizio sulla gara
	73 Digitale Terrestre 520 piattaforma SKY	A Tutto Gas Sabato 5 ottobre Ore 12:20 Replica Domenica 6 Ottobre Ore 10:00 Servizio sulla gara
	Canale Piattaforma Sky 139	RACING TIME Giovedì 3 Ottobre Ore 21:00 INSIDE RALLY Giovedì 3 Ottobre Ore 21:30 Servizi sulla gara

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

LIVE STREAMING

	<p>http://www.acisportitalia.it/CIR/ http://www.sportube.tv/onair/st5.php</p>	<p>Sabato 28 Settembre: Ore 22:20-23:00. Campofelice di Roccella P.zza Garibaldi (Partenza Rally).</p> <p>Domenica 29 Settembre: Ore 11:00-11:40. Ingresso riordino dopo PS 4. Campofelice di Roccella – Viale delle Nazioni (Targa Florio Village).</p> <p>Domenica 29 Settembre: Ore 15:30-16:10. Ingresso riordino dopo PS 8. Campofelice di Roccella - Viale delle Nazioni (Targa Florio Village).</p>
--	---	--

QUOTIDIANI

	<p>Programmazione Acì Sport</p>	<p>Uscita N. 1 pagina Lunedì 30 Settembre 2013</p>
	<p>Programmazione Acì Sport</p>	<p>Uscita N.1 pagina Lunedì 30 Settembre 2013</p>

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

La Targa Florio – Programma

1. PROGRAMMA

Lunedì, 26 agosto

Pubblicazione del Regolamento Particolare di gara

Apertura delle iscrizioni

Lunedì, 23 settembre

Chiusura delle iscrizioni

Ore 18.00

Giovedì, 26 settembre

Distribuzione radar e pre-verifiche

dalle ore 15.00 alle ore 20.00

Distribuzione del materiale per le ricognizioni, dei numeri di gara, delle targhe del rally e della pubblicità.

Centro Servizi Comunali – Via Olanda – Campofelice di Roccella (PA)

Venerdì, 27 settembre

Distribuzione radar e pre-verifiche

dalle ore 9.00 alle ore 13.00

Distribuzione del materiale per le ricognizioni, dei numeri di gara, delle targhe del rally e della pubblicità.

Centro Servizi Comunali – Via Olanda – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 8.00 alle ore 16.00

Ricognizioni regolamentate sulle P.S. 1/5/9 – 2/6/10 – 3/7/11 – 4/8/12

ore 16.00

Prima riunione dei Commissari Sportivi

Centro Servizi Comunali – Via Olanda – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 16.00

Apertura del Parco Assistenza Targa Florio Village

Viale delle Nazioni / Viale Europa – Campofelice di Roccella (PA)

dalle ore 16.30 alle ore 20.00

Verifiche sportive secondo orari indicati

Centro Servizi Comunali – Via Olanda – Campofelice di Roccella (PA)



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

TABELLA TEMPIE E DISTANZE 27/28/29 Settembre 2013 CAMPIONATO ITALIANO RALLY



Sezioni	CD / PS	LOCALITA'	S.P.	Distanza		Tempi	Assista	Orario Part.	Assista
				Lineare / Traff.	Sezione				
Sunday September 29 2013 / Domenica 29 Settembre 2013									
1	0	Campofelice di Roccella - Piazza Gerbitelli - Start							7:30
	RZ1	Refuel		27,80	69,04	79,64			
	1	S.S. 120					41	40,08	5:11
	S81	TARGA 1		13,40	27,79	27,79	4		8:18
	2	Casa Calabro			38,85	52,25	1h 04	48,98	8:19
	S82	COLLESANO 1		14,40			4		8:23
	S.P. 9			2,80					
	RZ15	Refuel		22,40	40,26	79,86			
	Distance to next Refuel								
	S.P. 54			1,60	18,80		24	47,00	9:47
2	S83	PIANO BATTAGLIA 1		13,70	1,60	18,80	4		9:51
	4	S.S. 643			12,36	26,06	33	47,38	10:24
	S84	POLIZZI 1		8,70			4		10:28
	4A	Regroup IN			26,30	35,00	40	46,67	11:13
	6	Regroup OUT / Service IN					20		11:23
	S85	Assistenza ODT		56,26	109,38	188,84	30		
	7	Assistenza ODT							12:03
	RZ2	Refuel		27,80	69,44	80,04			
	Distance to next Refuel								
	S.S. 120				27,79	27,79	41	37,05	12:44
3	S88	TARGA 2		13,40	27,79	27,79	4		13:48
	6	Casa Calabro			38,85	52,25	1h 04	48,98	13:52
	S88	COLLESANO 2		14,40			4		13:56
	S.P. 9			2,80					
	RZ25	Refuel		22,40	40,26	79,86			
	Distance to next Refuel								
	S.P. 54			1,60	18,80		24	47,00	14:20
	S87	PIANO BATTAGLIA 2		13,70	1,60	18,80	4		14:24
	8	S.S. 643			12,36	26,06	33	47,38	14:57
	S88	POLIZZI 2		8,70			4		14:59
12A	Regroup IN			26,30	35,00	40	46,67	15:44	
12	Regroup OUT / Service IN					20		15:56	
S89	Assistenza ODT		56,26	109,38	188,84	30			
13	Assistenza ODT							16:34	
4	RZ3	Refuel		27,80	69,44	80,04			
	Distance to next Refuel								
	S.S. 120				27,79	27,79	41	37,05	17:19
	S89	TARGA 3		13,40	27,79	27,79	4		17:21
	10	Casa Calabro			38,85	52,25	1h 04	48,98	18:23
	S89	COLLESANO 3		14,40			4		18:28
	S.P. 9			2,80					
	RZ35	Refuel		22,40	41,46	81,06			
	Distance to next Refuel								
	S.P. 54			1,60	18,80		24	47,00	18:53
5	S811	PIANO BATTAGLIA 3		13,70	1,60	18,80	4		18:57
	12	S.S. 643			12,36	26,06	33	47,38	19:30
	S812	POLIZZI 3		8,70			4		19:34
	12A	Regroup IN			26,30	35,00	40	46,67	20:19
	12	Regroup OUT / Service IN					20		20:30
	S813	Assistenza ODT		56,26	110,89	181,19	30		
	13	Assistenza ODT							20:54
	21	Assistenza ODT		1,20	1,20		6	12,00	21:00
	22	Assistenza ODT							21:00
	Campofelice di Roccella - Piazza Gerbitelli - Prodam C.								
			Distanza / Distanza		Lineare / Traff.		Sezione / Settori		
			S.S. / P.S.		180,80		329,90		480,50
Total / Totale			31,20%		33,26%				



TABELLA TEMPIE E DISTANZE 27/28/29 Settembre 2013 CHALLENGE 8^a ZONA

Sezioni	CD / PS	LOCALITA'	S.P.	Distanza		Tempi	Assista	Orario Part.	Assista	
				Lineare / Traff.	Sezione					
Domenica 29 Settembre 2013										
1	8A	Campofelice di Roccella - Targa Florio - Prodam C.							12:01	
	RZ2	Refuel		27,80	69,44	80,04				
	Distance to next Refuel									
	S.S. 120				27,79	27,79	41	37,05	12:42	
	2	S88	TARGA 2		13,40	27,79	27,79	4		13:48
		6	Casa Calabro			38,85	52,25	1h 04	48,98	13:50
		S88	COLLESANO 2		14,40			4		13:54
		S.P. 9			2,80					
		RZ25	Refuel		22,40	40,26	79,86			
		Distance to next Refuel								
S.P. 54				1,60	18,80		24	47,00	14:18	
S87		PIANO BATTAGLIA 2		13,70	1,60	18,80	4		14:22	
8		S.S. 643			12,36	26,06	33	47,38	14:55	
S88		POLIZZI 2		8,70			4		14:59	
12A	Regroup IN			26,30	35,00	40	46,67	15:44		
12	Regroup OUT / Assistenza IN					20		16:04		
S89	Assistenza ODT		56,26	109,38	188,84	30				
13	Assistenza ODT							16:34		
3	RZ3	Refuel		27,80	69,44	80,04				
	Distance to next Refuel									
	S.S. 120				27,79	27,79	41	37,05	17:19	
	S89	TARGA 3		13,40	27,79	27,79	4		17:19	
	10	Casa Calabro			38,85	52,25	1h 04	48,98	18:23	
	S89	COLLESANO 3		14,40			4		18:27	
	S.P. 9			2,80						
	RZ35	Refuel		22,40	41,46	81,06				
	Distance to next Refuel									
	S.P. 54			1,60	18,80		24	47,00	18:51	
4	S811	PIANO BATTAGLIA 3		13,70	1,60	18,80	4		18:56	
	12	S.S. 643			12,36	26,06	33	47,38	19:28	
	S812	POLIZZI 3		8,70			4		19:32	
	12A	Regroup IN			26,30	35,00	40	46,67	20:17	
	12	Regroup OUT / Assistenza IN					20		20:37	
	S813	Assistenza ODT		56,26	110,89	181,19	30			
	13	Assistenza ODT							20:52	
	21	Assistenza ODT		1,20	1,20		6	12,00	20:58	
	22	Assistenza ODT							20:58	
	Campofelice di Roccella - Piazza Gerbitelli - Arivio									
			Distanza / Distanza		Lineare / Traff.		Sezione / Settori			
			S.S. / P.S.		180,80		329,90		480,50	
Total / Totale			31,20%		33,26%					



www.combopopradotti.it | 02 43195 031 0312

PROVE SPECIALI

5.4 RILEVAMENTO DEL TEMPO (PROVE SPECIALI)

Il rilevamento del tempo sarà effettuato al decimo di secondo.

5.5 ORA UFFICIALE

L'ora ufficiale della gara sarà quella del segnale orario DCF 77 .

PS 1 – 5 – 9 “Targa” (Km 13,40) - Chiusura la traffico dalle 6.00 alle 19.00

Descrizione Totò Riolo 3 volte vincitore della Targa Florio

La Targa prende il via sulla SS120 prima delle "case del cardellino". La prova parte da una discesa con tornante ampio sulla destra. Subito dopo inizia un tratto sconnesso caratterizzato da una serie di sinistra-destra da affrontare a ritmo sostenuto. Terminata la serie, a circa 1,8 km dallo start, si affronta il primo tornante a sinistra, molto impegnativo. Qui inizia la parte del fondo valle. Prima tornante a sinistra, dunque, e subito dopo un altro a destra che immette nel tratto che va verso il ponte. A circa 4 km dall'inizio prova comincia il tratto in salita con ancora due tornanti raccordati da una parte molto veloce e anch'essa caratterizzata da avvallamenti. Quindi si affronta il bivio dell'inversione di Sclafani, dove inizia un'altra tipologia di tracciato: la strada si restringe e si sale per una serie di dieci tornantini molto stretti dove si abbassano notevolmente le medie orarie della speciale. Nonostante ciò resta uno dei tratti più spettacolari della prova che si arrampica per circa tre chilometri fino alle terme di Sclafani Bagni. Subito dopo si affronta l'ultimo tornante delle terme a sinistra e inizia un altro tratto sempre molto stretto che immette sulla strada che collega Sclafani con la SS120 lasciata alla prima inversione. Qui il percorso torna a scendere ed è caratterizzato da un salto molto importante e da una nuova serie di avvallamenti. È un tratto molto scorrevole dove sulle asperità è cruciale non fare danni e che, dopo una destra molto impegnativa sempre in discesa, si conclude al secondo bivio che reimmette sulla SS120 (a circa 9,5 km dal via). Si torna dunque sulla strada teatro della vecchia Targa, ancora molto impegnativa e dove è fondamentale arrivare con pneumatici non in crisi dopo il passaggio sui tornantini, perché parte misto-veloce molto tecnica con una serie di curve da raccordare fino ad arrivare al tratto sotto al costone che porta verso il bivio di Caltavuturo. È uno dei posti più belli, sia perché teatro di tante sfide della vecchia Targa sia per gli spettatori, in quanto si possono vedere circa 2,5 km della speciale (tutta la parte sotto al costone e il fine prova). Dopo due tornanti il tratto si conclude al bivio di Caltavuturo, dentro al quale sarà creata una chicane artificiale, e da lì altri 200 metri prima del traguardo.

Caratteristiche/Setup

La Targa è una delle prove più rappresentative dell'evento. È molto tecnica ed è fondamentale trovare il giusto assetto e il feeling con la gomma, perché è sempre un fondo molto scivoloso e perché è importante non metterla in crisi nella parte finale. Per un rally è una tipologia "veloce" di prova speciale, eppure il setup necessita regolazioni piuttosto morbide perché un'auto troppo rigida non rende al meglio sulle tante asperità presenti. Proprio per gli avvallamenti prodotti dalle piogge, nel tempo ci si è dovuti adeguare alla strada ed è probabile che sarà così anche quest'anno, dove ancora una volta servirà trovare l'equilibrio migliore tra le varie componenti citate

PS 2 – 6- 10 “COLLESANO” (Km 14,40) – Chiusura al traffico dalle 6.30 alle 19.00

Descrizione Andrea Nucita– Campione Italiano Rally Junior 2012

La prova parte lungo un tratto in salita abbastanza veloce ma stretto cui seguono una decina di curve lente sinistra-destra, in cui occorre stare parecchio concentrati. Ci sono cambi di illuminazione dovuti all'ombra degli alberi che cingono il tracciato. Si arriva ad un tratto medio veloce pianeggiante con delle sconnessioni dove bisogna tenere la macchina bene in linea. Dal km 4 circa c'è un cambio di grip e la strada inizia ad allargarsi leggermente. In questa metà prova il pilota può fare la differenza. Dal km 8 affrontiamo alcuni sali scendi dove non abbiamo molta visuale ma da cui usciamo in sesta marcia, molto veloci e dove bisogna stare parecchio attenti. Subito dopo inizia un piccolo tratto in discesa di un chilometro con curve veloci e cieche che ci

immettono agli ultimi 3 km della prova e dove troveremo due chicanes. La prima barriera è all'uscita di un sinistra in cui bisogna trovare la traiettoria migliore perché l'ingresso alla chicane è proprio a sinistra facendoci chiudere la traiettoria. Poco oltre affrontiamo il bivio a sinistra, molto veloce dove superiamo l'altra chicane. L'ultimo chilometro della prova è quello dove c'è molto pubblico. Una caratteristica di quel tratto sono i muretti bassi coperti da foglie e piante che rendono il fondo sporco e scivoloso sino a fine prova. Si arriva a Collesano lungo un tratto in leggera salita. L'asfalto è in questa prova è più abrasivo rispetto alle altre.

Caratteristiche/Setup

La Collesano, come tutta la "Targa" non è sconnessa ma è piena di avvallamenti, per cui ci vuole una macchina sincera e dura perché deve fare meno movimenti possibile. È comunque una prova da poco grip. I rapporti vanno regolati su un cambio medio. Sul fronte coperture, occorre una miscela dura con un tempo sereno e temperatura nella media del mese di settembre. Nel caso di condizioni avverse coperture ed assetti vanno regolati di conseguenza.

Prova Speciale 3-7-11 "Piano Battaglia" km 13,70 – Chiusura al traffico dalle 7.30 alle 21.00 **Descrizione Paolo Andreucci 7 volte Campione Italiano Rally e 6 volte vincitore della Targa Florio**

"È una prova che sembra quasi una corsa in salita, la carreggiata è larga ed doppia corsia. Per non lasciare secondi preziosi sul tracciato bisogna far bene le traiettorie. Da un punto di vista tecnico, tra quelle del Targa è forse la più tecnica perché le curve sono sempre guidate. Lo start è comunque la parte iniziale è impari ed in leggera discesa, sino a quando poi la pendenza cambia e si affronta la salita dove troviamo una serie di tornanti che vanno affrontati con un lavoro di sterzo preciso, senza molte correzioni. La parte finale è meno guidata e velocissima. Si tratta una prova speciale molto scorrevole, davvero simile ad una gara in salita. Molto bella, senza tagli, dove il pilota tira fuori in sostanza le proprie doti velocistiche. Ci si diverte parecchio".

Caratteristiche/ Setup

"È una prova molto veloce, quindi occorre una macchina che abbia un assetto in grado di star bene su curve veloci, di conseguenza vanno bene regolazioni leggermente più dure. Per le coperture va bene una miscela media, perché difficilmente si incontra tempo bagnato, dato il clima che in Sicilia risulta essere sempre mite anche in questa stagione".

PS 4-8-12 "Polizzi" (8,70 km) – Chiusura al traffico dalle 8.30 alle 21.00

Descrizione di Umberto Scandola Campione Italiano Rally 2013

La prova, in discesa, inizia in uscita da Polizzi Generosa proseguendo verso Scillato e nelle prime centinaia di metri presenta subito due ampi tornanti a destra. Primo tratto misto e piuttosto in discesa dove sarà bene valutare le frenate, soprattutto nelle curve più strette, e per il grip fare attenzione ai cambi di asfalto, presenti dopo la prima chicane artificiale (1,5 km circa dal via). Da qui aumentano gli avvallamenti e la vegetazione intorno (in caso di pioggia aumenterebbe il grado di scivolosità). Intorno ai 2,5/3 km la strada diventa quasi pianeggiante per poi tornare a scendere maggiormente fino alla seconda chicane (metà prova), molto stretta e sconnessa. Si riprende a scendere affrontando una serie di curve molto veloci. Torna più folta la vegetazione, che caratterizza il tratto, e due sono i punti dove prestare particolare attenzione: una curva a sinistra veloce ma molto sconnessa con a seguire subito dopo un'altra che invece chiude e un'altra curva che stringe dopo un tratto molto scorrevole. A circa 6 km dallo start si affronta la terza chicane, più larga e meno impegnativa della precedente. Da qui di nuovo un tratto misto-veloce dove fare attenzione a curve che chiudono e alcuni dossi fino alla parte finale della prova probabilmente la più sconnessa e guidata e che nelle ultime centinaia di metri sale leggermente.

Caratteristiche/Setup

La Polizzi è una speciale che rispetta le caratteristiche della Targa: tratti in discesa sconnessi con ripetuti avvallamenti (da prendere bene in considerazione durante le ricognizioni) caratterizzati da strada larga a due corsie dove è importante far scivolare l'auto e rispettare le traiettorie in una guida quasi "da pista". Un fattore positivo è la mancanza di possibilità di effettuare "tagli" sul percorso: la strada rimarrà dunque piuttosto "pulita". Necessità di un setup basso ma prestando attenzione alle asperità per non toccare e subire reazioni scomposte della vettura, alla ricerca dell'equilibrio tra rapidità nei cambi di direzione e altezza da terra.



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

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

Le Case che hanno vinto di più		... ed i Piloti	
Lancia	15	Andreucci	6
Porsche	11	Cunico	5
Alfa Romeo	10	Cerrato	4
Ferrari	9	Vaccarella, Maglioli, Gendebien, Riolo	3
Fiat	9	Nazzaro, Ceirano, Costantini, Masetti	2
Peugeot	7	Nuvolari Varzi, Villoresi, Brivio, Bonnier,	
Bugatti	5	Mairesse, Muller, Longhi, Liatti, Rossetti	
Skoda	1		



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

Ultimo giro

...è già trascorso più di un minuto da quando mi son calzato il casco e i guanti. Sto in piedi sul muretto dei box, guardo nervosamente il pubblico numeroso e colorito sistemato nelle tribune di fronte, in mano tengo stretto il cuscinetto sagomato che mi darà una posizione più corretta per la guida, dato che il mio secondo è di statura differente...

Quasi non mi accorgo delle auto che transitano velocissime dal lungo curvone a sinistra davanti ai box di Floriopoli; intorno a me c'è un'atmosfera fessissima, uno strano silenzio...rumoroso: i meccanici con le ruote da sostituire, altri con imbuto per la benzina ed per un rapido rabbocco di acqua e olio, poi il normale caos organizzato di Carabinieri, Pompieri dai visi annoiati e molto più interessati alle belle donne dei box, fotografi suicidi, appassionati intrusi e raccomandati.

- un solo pensiero - quando arriva il concorrente che ci precede? Al rilevamento cronometrico di Polizzi lo davano avanti di trenta secondi! Siamo all'ottavo giro, un'inerzia dopo 576 chilometri di gara.

- Teoricamente se il mio secondo non ha guadagnato qualcosa tra Polizzi e Floriopoli in nostro antagonista arriverà ai box, mezzo minuto prima della mia Sport - rifletto ad alta voce - e se non ci sono interventi non previsti potremo guadagnare qualcosa...aspettiamo!

Si succedono i colpi di "Masculu", il cannoncino che alla fine di Bonfornello con i suoi Botti, avvisa l'arrivo di una o più vetture, molte di esse si fermeranno per l'ultimo rifornimento e cambio pilota per il "Rusch" finale.

Tutti noi piloti sappiamo che in quest'ultima parte di gara, chi può, si gioca una possibile vittoria, come nel nostro caso una desiderata vittoria di classe. Le auto già provate per gli otto giri effettuati, il caldo del primo pomeriggio primaverile madonita, la stanchezza fisica dei piloti ancora in gara e un buon 50% di auto ritirate, rendono terribili quest'ultimi due giri.

In piedi sul muretto, dovevo rivedere velocemente le mie precedenti tattiche di gara: un buon passo e ritmo costante, non strafare, massimo rispetto per motore, freni. In fondo stavamo disputando la prova più dura del Campionato Mondiale Marche, 720 Km. di gara massacrante sulle 1000 e 1000 curve del circuito stradale, per i piloti e le macchine... Arrivare era già una vittoria, per noi privati poi?

Ma ora era tutto sconvolto, eravamo a 30 secondi dalla prima sport 2000 "Ufficiale" e noi con la nostra non proprio giovane rossa Sport eravamo dietro, vicini, maledettamente vicini per non sognare! Vincere la classe ed entrare nell'assoluto - solo solo sogni - pensavo...sul quel muretto! Quando transita sotto i miei piedi la Gialla Sport dei nostri avversari che si dirige decisa verso i suoi box.

Scattano i nostri cronometri - 10, 15, 20" arriva la nostra rossa biposto! Tra Polizzi e i box, il mio ottimo copilota ha rosciato altri secondi...i meccanici si avventano sulla macchina, il pilota scende sudato e per l'enorme stress accumulato quasi non riesce a sfilarsi il casco, mi ci avvicino con un balzo, faccio i complimenti per il suo fantastico recupero...ma lui mi "gela" dicendomi che l'auto e all'osso!!! Freni, ammortizzatori, temperature alte...

Veicolo cambio di gomme, benzina, rabbocchi olio e acqua, sistemo il mio cuscino e mi calo dentro l'angusto abitacolo, vengo aiutato ad allacciare le complicate cinture di sicurezza a 4 punti e aspetto: una decisa botta sul casco mi avvisa di ripartire - sono solo con la mia sport rossa.

Con un colpo secco innesto la prima marcia, attraverso tutta la corsia dei box, sfiorando incoscienti meccanici e fotografi posizionati al centro della corsia di accelerazione, incuranti del mio arrivo e con uno scatto degno dei più bravi toreri spagnoli all'interno dell'Arena...mi scansano quasi indispettiti !!! Alla fine della corsia dei box un commissario agita una bandiera "Verde", via libera.

Cerco di annullare ogni altro pensiero, mi concentro sulla guida, sull'auto e sul percorso. Schiaccio con violenza sull'acceleratore, il "Calcio" arriva all'improvviso, toglie il respiro, il retrotreno tende per un attimo a scomporsi, - sono i pneumatici nuovi ancora freddi, ma ora le slick si incollano all'asfalto, tiro la seconda marcia al limitatore tarato a 9000 g/m, il suono dello scarico e lacerante. Le ruote nuove rendono fulminio l'inserimento nella sequenza di curve e contro curve verso la famosa curva a DX lunga chiude detta "del professore". Ripenso alle ultime parole dettami dal mio secondo pilota ai box - freni e ammortizzatori anteriori KO...- mi adatterò concentrandomi al massimo per non commettere qualche errore di troppo... infatti arrivo lunghissimo al primo tornante a Dx sul ponticello successivo...

Su questa sport ho già disputato diverse gare ma, adesso sembra un'auto diversa, gli otto giri di Targa già pesavano sull'equilibrio generale dell'auto!

Attraverso velocemente l'abitacolo di Cerda ed entro nel tratto più guidato e sconnesso della gara (siccome il resto è bello e facile...) fino al primo bivio di Sclafani Bagni, sento molto sottosterzo, non sono le gomme nuove ma gli ammortizzatori anteriori che sullo sconnesso...impazziscono e poi sto tirando fuori del dovuto.

Mi interrogo ripetutamente se i nostri antagonisti, dopo la sosta ai box stanno guadagnando qualcosa, se sono ancora in gara...Improvvisamente all'uscita di un curvone cieco a Dx vicino la Masseria di Granza, raggiungo due piccole e velocissime GT in piena bagarre tra di loro - cavolo come son veloci in curva! - devo aspettare un rettilineo per poterle superare...di motori! Tra due ali di folla entusiasta che si sbraccia per indicare loro il mio prossimo sorpasso, trovo un allungo adatto alla manovra e ... un attimo di terrore! Dopo aver superato agevolmente la prima auto, la seconda non accorgendosi (spero) del mio arrivo si sposta al centro



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

della carreggiata tirandosi la traiettoria per la successiva curva ...costringendomi a far "la barba" alla sua fiancata destra, tra l'evidente entusiasmo del pubblico e dei fotografi. Capisco di aver perso il ritmo e diversi secondi...Sfilo veloce il "Cippo Masetti", bivio Caltavuturo e giù per Scillato.

Per attimi intravedo diverse vetture ferme sul ciglio della strada, ferme per avarie o incidenti "duri" sui muretti e paracarri siciliani...ma sempre con un mugolo di appassionati intorno come per coccolarle, proteggerle o... altro!

La discesa di Scillato è conosciuta per "Mangia Freni", forse per gli altri, io ne ho ben pochi! Mi aiuto moltissimo col cambio e la conoscenza del percorso, percorso 1000 volte, prima coi motorini poi con moto e auto: Ricordo ancora la Giulietta TI del 59 cambio al volante di Papà, fumante, con le gomme nuove (cinturato) fuori uso dopo soli tre giri!

Bivio Scillato a Dx, transito velocissimo, anche troppo, causa amici presenti al bivio e pesantemente critici ...raggiungo subito il bivio Firmionello di Polizzi, dove vi è sistemata una postazione radio e assistenze veloci. Con mio grande stupore, una grande lavagna nera, con numeri bianchi in gesso, tenuta in mano da un mio meccanico col viso "rubicondo" mi indica 1° con + 45" di vantaggio sul secondo...

Incredulo, esterrefatto, incoscientemente levo il piede dal gas nel rettilineo successivo al bivio, ma in attimo di sana lucidità, ricordo che devo ancora percorrere un giro e mezzo per finire la gara...Divoro con scioltezza i Km. che mi separano da Collegano: casa rossa Anas, a DX, mi scompongo, mi rimetto un linea facilmente, quasi mi dimentico del problema all'anteriore con gli ammortizzatori quasi KO.

Entro nel fantastico paese di Collesano, famoso per il suo appassionato pubblico, le sue ceramiche e le sue granite al limone... supero auto più lente in sicurezza, tra due ali di folla, gerani ai balconi, tanti carabinieri e transenne metalliche! Impegno la ripida discesa per Campofelice di Roccella.

Pecco di presunzione, credo di aver in mano la gara, scendo velocemente, troppo velocemente. Tre o quattro Km. dopo Collegano nel misto veloce, sempre con marce alte, dopo una velocissima Sx arrivo scomposto alla successiva Dx chiamata dai locali "al casotto", tento la staccata, il pedale del freno prima si indurisce poi di colpo scende...La scalata di marce è precisa ma l'anteriore non gira.

- cazzo, cazzo. Punto per il muro esterno, mi si gela il sangue, non per la paura ma per la delusione di aver perso una gara quasi vinta, mi stringo al piccolo sterzo e per istinto lascio i freni, le ruote trovano la direzionalità, per un attimo richiamo lo sterzo e l'auto va in testa coda.

Solo lo stridio della vetroresina della coda mi fa capire che ho toccato! Mi si spegne il motore, tento di riavviarlo ma non ci riesco. Tento di trovare la folle nel selettore del cambio; niente da fare. Mi sbraccio per indicare al pubblico che sono in difficoltà ma sono già circondato da una decina di spettatori. In un attimo mi ritornano in mente i mille aneddoti raccontati del pubblico siciliano che rimette su strada auto cadute nei burroni, sollevate a forza di braccia, aiuti disperati a vetture ormai KO, fili di chitarra al posto di fili di acceleratori rotti...

Non trovando la "folle" e trovandomi col muso in direzione contraria al percorso, una decina di forzuti spettatori sollevano l'auto da terra posizionandola nella giusta direzione non curanti del sopraggiungere di altre vetture che sfiorandoli, mettevano loro "brividi" non di paura ma, come constatavo dai loro sorrisi, "brividi di sano piacere"!...trovo la "folle" grazie alla pazienza e una vigorosa lunga spinta il mio propulsore si rimette in moto.

Un rapido ringraziamento a mano alzata e giù verso Campofelice. Sarà per il nervosismo ma non riesco subito a riprendere il giusto ritmo che, questo tratto in discesa richiede per andare veloci! "faccio un rapido calcolo mentale" - avevo 45" di vantaggio, approssimativamente credo di averne persi almeno 60" o qualcosa in più col testacoda, adesso ne sto perdendo altri. - sarò dietro di 30-40".... Ma non devo mollare. Mi riconcentro al massimo - Cavolo - sono siciliano e non voglio perdere questa, forse unica occasione della mia piccola carriera di pilota dilettante.

- Non mi importa di arrivare secondo, al diavolo le strategie, tanto i secondi arrivati non li ricorda nessuno...cambio, adesso, il mio delicato modo di guidare, divento più aggressivo e tiro più giri al motore...

Mi catapulto all'interno di Campofelice, sfioro marciapiedi e auto posteggiate in modo assassino, arrivando maledettamente veloce alla Sx secca della piazza del sempre piena di spettatori e avventori del Bar al Duomo.

Sapendo di non fidarmi troppo dei freni, anticipo la frenata - tutto bene, ora giù per il bivio a Sx e il lungo rettilineo di Bonfornello.

Di solito il pilota si rilassa in questi tratti "viaggiando" a 260 Km/H. Io dopo un rapido sguardo alle temperature e pressione olio, continuo a tirare come un dannato. Di 5" marcia , che è la più lunga ora mi ritrovo a pieni giri del motore già a metà rettilineo, prima avrei molato un poco l'acceleratore per far respirare il motore, ora no. Devo recuperare a costo di farlo scoppiare...

Come un pivevillo, non guardo lo specchietto retrovisore, tanto sono concentrato a tener dritta l'auto, che, non mi accorgo che mi sta raggiungendo un grosso prototipo 3000 rosso fuoco. Un attimo di terrore quando mi supera "svemicciandomi" alla mia Sx, preso dal panico perdo direzionalità e credo di aver fatto più di 500m. zig zagando pericolosamente.

Immagino che il prototipo fosse in ritardo e viaggiava intorno i 300 Km/H. Distinguo chiaramente il suo cofano posteriore con forti vibrazioni e gli enormi scarichi... per fortuna non intravedo le classiche "corni" esposte come ringraziamento del sorpasso agevolato! Un vero pilota gentiluomo.



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

Finito Bonfornello mi avvento dentro il bivio a Sx di Fiumefreddo e transito davanti i box con la mano sinistra alzata come per dire "tutto ok" e guardando la nera lavagna tiro un sospiro di sollievo...2° a + 30", sorrido sotto il casco – Si può fare, si può fare – mi ripeto. Rifletto su come la disavventura del testacoda potrebbe anche succedere a LUI, in fondo mancano ancora 72 Km. e son lunghi e difficili per tutti...

- Ultimo giro - ultimo giro ripeto mentalmente. In altre occasioni poteva essere modo di soddisfazione essere a questo punto della "Targa", ma oggi No – voglio vincere, vincere, per il mio secondo pilota, per i miei meccanici, per la mia famiglia che mi ha sempre sostenuto anche se economicamente... - voglio vincere per il mio scomparso papà che mi ha trasferito la sua grande passione per le auto da corsa, portandomi fin da bambino sul circuito delle Madonie a vedere i Grandi e Mitici eroi al volante di auto da sogno. Ferrari, Alfa, Maserati, Porsche...sogni di bambino che adesso si stavano materializzando realmente: Vincere la classe in Targa Florio ed entrare nell'assoluto davanti ad auto e piloti più blasonati!

Attimi di ricordi che si rincorrono nella mente ma ora basta! E' l'ultimo giro, accarezzo delicatamente come per cercare conforto nella mia sport rossa – non mi tradire ora! – io non sbaglierò.

Superato il curvone dei box cerco la conferma che meccanicamente è tutto a posto nei curvoni successivi – nullo il sottosterzo – nelle curve a medio raggio il sovrasterzo è "signorilmente" avvisato in modo graduale col "dietro" che si allarga, al solito...nelle curve secche in staccata scivola in avanti, ormai mi ci sono abituato!

Finiti i velocissimi "test" sull'auto, dal tomanone a Dx sul ponte, cambio musica...O si vince o si rompe. Sfioro senza esitare: pubblico, ombrelloni e Carabinieri sul ciglio della strada. Casa rossa cantoniera Dx piena, vetture più lente superate in un "Flash", Cerda, Hotel Aurim, salto, A. Catanzaro, piazza, staccatona a Dx e su per il bivio di Montemaggiore, Fontana Rossa, Granza, tornanti a scendere, Vic Eford e Nanni Galli, migliaia di spettatori, ombrelloni, tende, 1° bivio Scafani, 2° bivio Scafani al limite dell'aderenza, senza respirare cippo Masetti e salgo per il bivio di Caltavuturo, scendo per le case Cirrito, curva del paralitico. Col cuore in gola divoro il discesone fino al ponte di Scillato, salgo per il bivio di Scillato – lungo, lungo chiude. Non guardo più ne contagiari ne temperature...solo la strada, la memoria, l'istinto, la paura, la fortuna, il brivido e la dolce sinfonia del mio motore.

Gerani, agavi e ginestre preannunziano, il mio arrivo al bivio di Polizzi.

Cerco con lo sguardo la lavagna nera dai grandi numeri bianchi; me la trovo in entrata al tomanone a Sx quasi in faccia, riconosco il viso sorridente di un mio meccanico: 2° a + 5" dal 1°. Ho guadagnato tanto e mi mancano solo 5" da recuperare, più ci guadagnerò sopra! – Si può fare, anche se il mio avversario sarà stato avvisato del mio recupero... starà tirando come un dannato, ma io di più.

Volo per Collegano, velocissimo pieno di insidie e curvoni da pennellare, con baratri ai lati...Casa Anas, case ESA 1, case ESA 2, discesa, casa Nino 1 e casa Nino 2, bivio a Dx contrada Ferro e mi fiondo dentro al paese, sorpasso auto più lente ma sempre al loro limite. Intravedo sagome di volti amici e la mia ragazza dal vestito rosso risponde alla grande alle mie tremende e fuori logiche sollecitazioni; mi asseconda, si mette di traverso in sicurezza, ora sembra in forma perfetta, con rabbia esce dalle curve strette...sembra avere un'anima propria. Esco da Collegano a "palla" mi precipito senza alcun timore per la discesa.

Il cambio sembra avere dei rapporti ancora più corti, con sequenze rapide e precise. All'ingresso di una Sx un gruppo di spettatori mi segnala, sbracciandosi, (ricordandomi così dell'errore del mio giro precedente) che la Dx successiva è la pericolosa e scivolosa "al casotto" con una brutta controtendenza, - Non mi fotte questa volta – grido a me stesso. Deciso, anticipo l'entrata, chiudo corda e violenta accelerazione. Esco velocissimo tra il gaudio dei presenti (immagino...)

Sono in palla, forse non sono mai stato così in sintonia con la mia bella sport rossa. Quasi non freno più. Gli Eucaliptus a Dx mi indicano, come vecchi amici, le curve a sx chiuse in uscita, arrivo così alle palme di Villa Lara all'ingresso di Campofelice di Roccella. Digerisco velocemente il paese, la vista del Blu Cobalto del mare Tirreno sottofante mi rilassa per un'attimo di respiro. – si vince sotto il traguardo. Per un'attimo lo sguardo va su una sagoma gialla di un'auto ferma a Dx. E' una piccola sport 1000. – No, No non è lei... Non distinguo più ne case ne pubblico, sono fuori Campofelice.

Ho la gola secca, le braccia doloranti e mi ritrovo nel lungo rettillo di Bonfornello o Pista vecchia, come lo chiamano a Campofelice. Piede a fondo nell'acceleratore senza nessun rispetto per il motore che ruggisce come una belva in piena caccia...e contemporaneamente lo prego di non esalare l'ultimo respiro proprio adesso...

Non voglio controllare gli strumenti di bordo. Filo come un treno velocissimo su due immaginari binari, come quelli che mi scorrono alla mia destra, della linea ferroviaria Palermo-Messina. Solo ora si materializza un acutissimo dolore alla schiena, causato dallo spostamento del cuscino durante il "testacoda"...dolori dappertutto, causa anche della mia scarsa predisposizione a frequentare palestre... ed il mio storico soprappeso fa il resto. Di slancio supero i resti archeologici del tempio Dorico della Vittoria di Himera, entro nel misto veloce, troppo veloce...4° e 5° marcia sempre – Sto esagerando. Rifletto. – Dovrei mandare tutto a B...proprio ora a 5Km. dall'arrivo?

Mi ridimensiono, un pò! Casa Elettrica, Platano a Dx pieno lungo lungo. Sono felice come un bimbo felice, rettilineo stazione Cerda, pennello il bivio a Sx, senza respirare, Dx, Sx e bandiera a scacchi...- E' finita – urlo sotto il casco. In un'attimo vedo il posteriore giallo della sport dei miei avversari, con il pilota ancora dentro l'abitacolo col casco calzato... un rapido calcolo – Partito un minuto prima di Noi, già gli sono sopra!!!



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia

Ancora non fermo, vengo letteralmente sommerso dal mio staff al completo, il mio bravo secondo pilota con una bottiglia di acqua in mano e con l'indice alzato mi fa un segno inequivocabilecapisco che è successo qualcosa di straordinario, dalle pacche sul casco e i loro visi sorridenti ho la certezza: Abbiamo Vinto!

Un pensiero vola a mio padre, sicuro che abbia seguito e protetto la mia gara, in compagnia di Vincenzo Florio, da qualche tomante tra le nuvole dell'azzurro cielo Madonita. Esito a levarmi il casco integrale, forse per l'inconscio desiderio di non far vedere le grosse lacrime che solcano i miei occhi ed il mio viso.

A tutti i miei amici che condividono con me la passione per questo meraviglioso sport.

Salvo Manuli



97^a Targa Florio Rally Internazionale di Sicilia



RACING MOTORSPORTS AND CAR ACCESSORIES

Via Maggiore Toselli 82/84 - 90143 PA

Tel 091302140 - Fax 0916264106

E-mail : info@lpgracing.it

www.lpgracing.it



®

Da Anni Insieme in Sicilia
Leader nel settore
Motorsports

www.sparco.it

BARONE GOMME

Via Pirandello, 18 **SEDE UNICA**

Revisione
Auto e Moto
in 15 minuti ..



www.baronegommepalermo.com
Succursale, Viale Regione Siciliana n.5370 N.O. (uscita Osp. Cervello a 200 mt.)



Tel. 091.6256600
info@baronegommepalermo.com



PROMOZIONE FINO AD ESAURIMENTO SCORTE

Il Numero Unico della 97^a Targa Florio

The image shows the Pirelli logo, which consists of a stylized red 'P' symbol above the word 'PIRELLI' in a bold, red, sans-serif font. The entire logo is set against a yellow rectangular background.

PIRELLI