



CENTO VOLTE

parte seconda
1979/2016

Cento Volte Targa Florio

a cura di Giuseppe Valerio

epocaAuto



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

1979-1980: Fiat lux

La formula rally della Targa piace al pubblico ma anche ai piloti. I migliori specialisti del "traverso" nazionale e internazionale si lasciano sedurre dal fascino della gara siciliana, dando vita a edizioni appassionanti e combattute fino all'ultimo metro. La Fiat torna alla vittoria dopo 22 anni.

Quando, nel 1978 il Rally e la Targa consumano il loro matrimonio - come si usa dire in Sicilia - «la tavola era già *cunzata* (apparecchiata, ndr)»: la gara è valida sia per il Campionato Italiano (coefficiente 3, non il massimo, comunque importante), sia per quello Europeo (coefficiente 2). I coefficienti sono una sorta di "moltiplicatore": più sono alti, maggiori sono i punteggi assegnati valevoli per le classifiche delle rispettive serie.

Il prestigio e la storia della Targa Florio, messi sul piatto della bilancia, confermano tutto il loro peso e nel 1979 la gara siciliana raggiunge il massimo coefficiente (5) per il Campionato Italiano, mantenendo il 2 per quello Europeo. La traduzione dei numeri in prosa significa che sono presenti i migliori specialisti nazionali mentre gli europei iniziano a guardare con interesse la manifestazione siciliana.

Alla partenza, i favori del pronostico sono per le Lancia Stratos di «Tony» Fassina e Tabaton; poi la Fiat 131 Abarth di Vudafieri, le Opel Ascona di Cerrato e Verini, l'Alfa GTV di Pregliasco.

La gara di «Tony» termina però alla quinta prova



La Fiat 131 Abarth di Adartico Vudafieri, vincitore della Targa Florio del 1979. AL suo fianco c'è il leggendario Mario Mannucci, già due volte vincitore, con Munari, del Rally di Sicilia.

speciale. Ignaro che la ps fosse stata sospesa per l'incidente mortale occorso al giovanissimo navigatore palermitano Nicola Buttitta, il campione veneto era finito fuori strada.

A quei tempi, nonostante il dolore per la scomparsa di un pilota, le gare proseguivano. Così, Cerrato, Tabaton e Vudafieri ingaggiano un duello serratissimo. Il primo escluso è Cerrato, vittima di una foratura che lo attarda; poi è Tabaton che sbatte a Caltavuturo, a tre prove speciali dal termine. A Vudafieri non resta che controllare il vantaggio acquisito su Pasetti e Cerrato e giungere vittorioso al traguardo.

L'edizione 1980, Targa Florio numero 64, Rally di Sicilia numero 9, vede al via due grandi assi stranieri: i francesi Bernard Beguin, su Porsche, e Jean-Claude Andruet, su Ferrari. I migliori italiani ci sono tutti, da Vudafieri, a Cerrato; da Fassina a Tabaton.

Beguin parte velocissimo ma alla quarta prova speciale è già fuori. E' il turno di Andruet che prima domina, poi controlla. Ma alla ventesima ps (su ventisei) la sua Ferrari prende fuoco.

L'uscita di scena di Andruet lascia a lottare per la vittoria la Fiat 131 di Vudafieri e l'Alfetta Turbodelta Pregliasco. Ma entrambi i piloti escono di strada incredibilmente nello stesso punto, traditi dal fango sull'asfalto. Ne approfitta Pasetti che con la sua Fiat 131 si dimostra affidabile e concreto (era stato sul podio nelle due precedenti edizioni della gara siciliana), precedendo Cerrato con la Opel Ascona e Verini con l'Alfetta.

Favorito della vigilia era «Tony» Fassina, affiancato da Mauro Mannini. La sua Lancia Stratos, però, vola fuori strada nella quinta ps della prima tappa, quando la prova era stata sospesa.

Mauro Pregliasco e Vittorio Reisoli, quarti assoluti nel 1979 con l'Alfetta GTV ufficiale preparata dall'Autodelta. Pregliasco aveva già disputato anche la Targa sul Piccolo delle Madonie.



Una serie di colpi di scena, porta alla vittoria nel 1980 la Fiat 131 Abarth di Aldo Pasetti e Roberto Stradiotto. La vettura era curata dalla Quattro Rombi e dai concessionari Fiat del Veneto.



L'Opel Ascona 400 preparata da Vittorio Conrero per Dario Cerrato e Lucio Guizzardi, secondi assoluti nel 1980. Il pilota piemontese sarà protagonista anche nelle edizioni successive.



Protagonista dell'edizione 1980 della Targa Rally è la Ferrari di Jean-Claude Andruet. A lungo in testa, il corso sarà costretto al ritiro per un'avaria a poche prove speciali dal termine.

1981-1982: Il ruggito del Cavallino

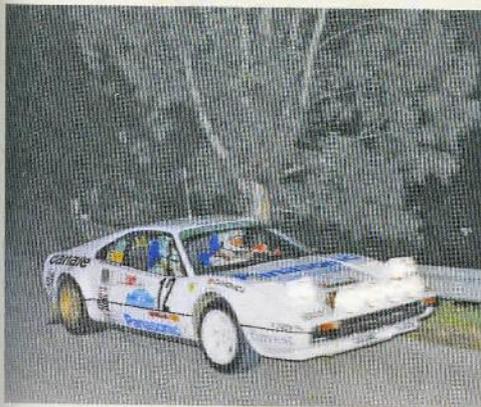
Due vittorie consecutive della Casa di Maranello, grazie ad Andruet e Tognana, riportano il glorioso marchio modenese nell'albo d'oro della corsa più antica del mondo. Per la grande soddisfazione del Commendatore e l'entusiasmo del pubblico siciliano.

Non è una Targa "kolossal", come quella del 1970, ma poco ci manca. L'edizione del 1981 è quella che provvede a rinsaldare definitivamente il legame tra la tradizionale corsa di velocità e il nuovo corso del rally. Il trait d'union è la Ferrari che aggiudicandosi la corsa per la prima volta dal 1972, torna a scrivere il suo nome nell'albo d'oro della manifestazione. E più volte, quando era ancora in vita, Enzo Ferrari in persona sottolineò la soddisfazione di quelle affermazioni in Sicilia, ottenute in una specialità - i rally - che non erano proprio tradizionali per le sue vetture.

Una Targa "quasi" kolossal perché alla massima validità per il Campionato Europeo, corrisponde un coefficiente 2 per l'Europeo. Questo significa che ai migliori piloti della Penisola («Tony», Vudafieri, Pregliasco, «Lucky», Tabaton, Ormezzano, Tognana, Capone, Liviero, Cunico e Biasion) si aggiungono due mostri sacri di assoluto valore mondiale come Jean Claude Andruet e Bernard Darniche.



La Opel Ascona 400 Conrero di Tony Fassina terza assoluta nel 1981.



Seconda vittoria consecutiva per la Ferrari nel 1982 grazie a Tonino Tognana.



Jean Claude Andruet riporta nel 1981 una Ferrari alla vittoria dopo nove anni.



Bernard Darniche, atteso protagonista nel 1981, è costretto al ritiro nelle prime fasi per un guasto sulla sua Fiat 131.



Un momento di relax per Michelle Petit, copilota di Andruet nel 1982 sulla Ferrari seconda classificata.

LXV TARGA FLORIO

Data: 13-15 Marzo 1981

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 105

Arrivati: 48

1 cl. ANDRUET/«TILBER» (FERRARI 308 GTB)

2 cl. «LUCKY»/PENARIOL (OPEL ASCONA 400)

3 cl. «TONY»/«RUDY» (OPEL ASCONA 400)

LXVI TARGA FLORIO

Data: 11-13 Marzo 1982

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 85

Arrivati: 38

1 cl. TOGNANA/DE ANTONI (FERRARI 308 GTB)

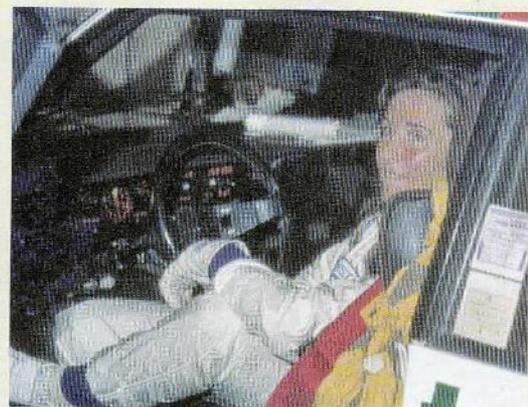
2 cl. ANDRUET/«BICHE» (FERRARI 308 GTB)

3 cl. BIASION/SIVIERO (OPEL ASCONA 400)

Ne viene fuori una gara combattutissima in cui il primo a prendere il comando è Roberto Liviero, con la Ferrari 308 GTB. Darniche, con la sua Fiat 131 Abarth è costretto al ritiro già nelle prime fasi, mentre Andruet, con un'altra Ferrari 308, all'inizio resta guardingo. Davanti si scatenano la Stratos di Pregliasco e le Opel Conrero di «Tony», «Lucky» e del sorprendente Biasion. Il giovane bassanese sorprende tutti e chiude al comando la prima tappa, braccato dalle Ferrari di Liviero e Andruet. Il corso rompe ogni indugio e dopo le prime due PS della seconda tappa prende il comando per non lasciarlo più. Tognana, con la 131, finisce fuori strada, Biasion lamenta problemi ai freni che lo fanno retrocedere. A tentare di tenere il passo della Ferrari provano solo le Opel di «Lucky» e «Tony». Splendida la gara del palermitano Alberto Carrotta che sulla quarta Ascona 400 ufficiale riesce a chiudere al quarto posto assoluto.

Nel 1982 si attende la replica di Andruet. Il "piatto" dei partecipanti è ricco come gli anni precedenti e il primo a prendere il comando è Fabrizio Tabaton, con la Lancia Stratos. Andruet appare svogliato mentre la seconda Ferrari, affidata a Tonino Tognana che ha deciso di disputarci l'intero Campionato Italiano, sembra l'unica vettura in grado di competere con la Stratos del genovese.

La prima tappa si chiude con Tabaton al comando e Tognana che insegue a meno di un minuto. Zanussi (Fiat 131) e Biasion (Opel Ascona) sono più attardati. La gara si decide alla sesta PS della seconda tappa: Tabaton finisce fuori strada e consegna la testa della classifica alla bianca Ferrari di Tognana. Andruet, intanto, sembra essersi ritrovato e inizia una prodigiosa rimonta che lo porta al secondo posto, ai danni dell'Opel Ascona di Miki Biasion.



Antonella Mandelli, quattordicesima assoluta con una Fiat 131 Abarth nel 1982.

1983-1984: Riscossa Lancia

Ai vertici dei rally mondiali, la Lancia detta legge anche nella serie nazionale e in quella europea. La 037 Abarth di Chivasso ottiene in Sicilia due vittorie consecutive con il giovane Cunico e poi con il più esperto "Tony". Quest'ultimo, pago del successo, annuncia il ritiro.

Per l'edizione numero 67 della Targa Florio, la Lancia decide di schierare quattro vetture, tutte affidate a piloti giovani e promettenti: si tratta di Franco Cunico, Carlo Capone, Michele Cinotto e Fabrizio Tabaton che dei quattro è quello che può vantare la maggiore esperienza. A contrastare il passo delle vetture torinesi ci sono due Ferrari 308 GTB: la più accreditata per consegnare al Cavallino Rampante la terza vittoria consecutiva nella classica siciliana è quella di "Tony" Fassina; la seconda è quella del bresciano Nicola Busseni, navigato dall'esperto Piero Sodano. La Targa Florio 1983 ha la ormai consueta validità massima (coefficiente 5) per il Campionato Italiano Rallies Internazionali e coefficiente 2 per l'Europeo.

Di fatto è una gara senza storia. Gianfranco Cunico prende il comando alla prima tappa della prima prova speciale per non lasciarlo più fino al



Gianfranco Cunico con la Lancia 037 della Grifone si aggiudica da dominatore la Targa 1983.



Sfortunato protagonista nel 1983 è Busseni, solo quinto al volante di una Ferrari 308.

termine della gara. Alle sue spalle la lotta è aperta tra le Ferrari, le altre Lancia e le Opel ufficiali di "Lucky" e Cerrato.

Mentre la Ferrari di "Tony" rompe il motore, quella di Busseni si prende la seconda piazza e per qualche momento sembra poter provare a insidiare la vetta a Cunico.

Nella seconda tappa, Busseni va incontro a un paio di inconvenienti (un cerchio rotto e una doppia foratura) che lo relegano al quinto posto finale; anche "Lucky" rompe il motore, così alla fine per la Lancia è una tripletta con Capone e Cinotto a fare da scudieri a Cunico. Cerrato, con la Opel Ascona chiude quarto.

Nel 1984 il Campionato Italiano diventa "Open", cioè aperto anche ai piloti stranieri. La Targa Florio è la prima prova della nuova serie e vede al via alcuni interessanti piloti d'oltralpe come il Campione Europeo spagnolo Antonio Zanini, al volante di una Ferrari 308, e il britannico Kaby con una Nissan ufficiale. I favoriti però sono gli italiani: Vudafieri e "Tony" con le Lancia, Cerrato con la Opel e "Lucky" con un'altra Ferrari 308. Al volante di una Opel Ascona c'è anche Graziano Rossi, ex centauro del Motomondiale e padre di un bambino all'epoca di 5 anni di nome Valentino...

Le disavventure occorse a Vudafieri e Cerrato danno il via libera a "Tony": il veneto, ormai prossimo al ritiro dalle competizioni, ottiene così la vittoria alla Targa che tanto aveva inseguito in passato. Alle sue spalle le Ferrari di "Lucky" e Zanini. Sorprendente e spettacolare la gara di Gianni Dal Zoppo che al volante di una piccola Talbot Samba chiude al quarto posto assoluto mentre il dominatore dell'edizione precedente, Cunico con una Porsche, è costretto al ritiro.



Terzo posto per Michele Cinotto nel 1983, anch'egli su Lancia 037.



Poco prima di annunciare il ritiro dalle competizioni "Tony" Fassina si aggiudica nel 1984 una insperata vittoria alla Targa.



La Nissan ufficiale del britannico Kaby, prestigiosa presenza straniera alla Targa del 1984.



Incredibile quarto posto assoluto nel 1984 per Dal Zoppo con la piccola Talbot Samba.

1985-1986: Doppietta di Cerrato

La Lancia continua a essere la protagonista assoluta sulle strade della Florio ma a contrastarla è arrivata la formidabile Peugeot 205 T16 che con Del Zoppo prima e Zanussi dopo, contende la vittoria al campione piemontese; che firma i suoi primi due successi in Sicilia.

Va in scena a luglio, come nel 1975, la Targa Florio numero 69 ma mantiene intatte le sue validità per il Campionato Italiano e quello Europeo. L'elenco dei partenti è leggermente più scarso del solito e la lotta sembra ristretta alle due Lancia 037 di Dario Cerrato (Jolly Club) e Fabrizio Tabaton (Scuderia Grifone), opposte alla Peugeot 205 T16 di Gianni Del Zoppo. L'unica altra Gruppo B che potrebbe aspirare a un buon piazzamento è la Ferrari di Ercolani, sebbene la V8 di Maranello sia ormai irrimediabilmente datata rispetto alle vetture più recenti.

Un'altra novità della Targa Florio 1985 è l'introduzione di una tappa su sterrato, la prima, che porta a tre il computo degli stages in cui è divisa la manifestazione siciliana. Grazie alle quattro ruote motrici, la Peugeot di Del Zoppo risulta imprevedibile per le Lancia durante la prima fase di gara: sugli sterrati della prima tappa il pilota comasco accumula un vantaggio enorme e chiude con due minuti e mezzo di vantaggio su Cerrato, Tabaton ed Ercolani, nell'ordine. Purtroppo il rally è funestato da un incidente anomalo nella sua dinamica ma ugualmente drammatico: perde la vita Sandro Picone, medico palermitano di 33 anni, appassionato pilota dilettante che viene soffocato dalle esalazioni di gas di scarico penetrate nell'abitacolo della sua Alfasud Sprint. Alla ripresa della gara, con le due ultime tappe interamente

su asfalto, si attende la riscossa delle Lancia 037 che però non si concretizza: Cerrato e Tabaton riescono a sopravanzare Del Zoppo, ma non a diminuire in maniera considerevole il distacco. Solo una uscita di strada pone fine all'avventura della neonata 205 T16, lasciando via libera a Cerrato che può approfittare anche di una foratura che attarda Tabaton. La Ferrari di Ercolani, dopo essere stata anche al terzo posto assoluto, rompe un semiasse a lascia il gradino più basso del podio alla sorprendente Fiat Ritmo 130 di Chiti che precede la Porsche 911 di Montalto.

Nel 1986 la Targa celebra i suoi primi 80 anni di vita e il bilancio della nuova "formula rally" (varata dal 1978) resta ampiamente positivo.

L'edizione numero 70 è anche quella disputata nel pieno dell'era dei "mostri" del Gruppo B: alla Peugeot 205 T16, affidata ad Andrea Zanussi, si oppongono le Lancia Delta S4 di Cerrato e Tabaton. La vettura francese del friulano è però meno potente delle Lancia e presto si deve arrendere, anche a causa di qualche problema elettrico patito a inizio gara. Cerrato va a vincere indisturbato la sua seconda Targa consecutiva mentre Tabaton è costretto al ritiro a due PS dal termine e lascia la seconda piazza a Zanussi. Terza è la Lancia 037 di Bossini.

LXIX TARGA FLORIO

Data: 3-6 Luglio 1985

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 54

Arrivati: 22

1 cl. CERRATO/CERRI (LANCIA 037)

2 cl. TABATON/TEDESCHINI (LANCIA 037)

3 cl. CHITI/MONTENESI (FIAT RITMO 130)

LXX TARGA FLORIO

Data: 12-14 Giugno 1986

Tracciato: Rally di Sicilia

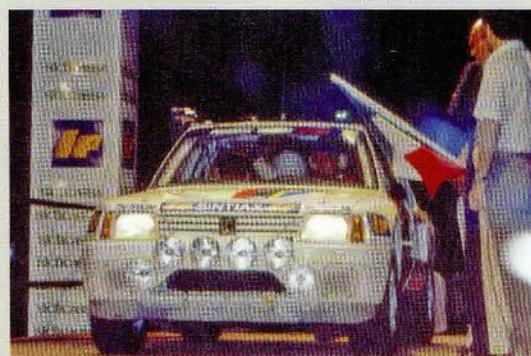
Partenti: 79

Arrivati: 42

1 cl. CERRATO/CERRI (LANCIA DELTA S4)

2 cl. ZANUSSI/AMATI (PEUGEOT 205 T16)

3 cl. BOSSINI/PASOTTI (LANCIA 037)



Dario Cerrato si aggiudica per la prima volta la Florio nel 1985, con la Lancia 037 Jolly Club (Targapedi/Enzo Manzo).

Protagonista dell'edizione 1985 è la Peugeot 205 T16 di Gianni Del Zoppo, costretta però al ritiro (Targapedi/Enzo Manzo).

La Ferrari 308 di Ercolani, ritirata nel 1985 dopo essere arrivata a occupare la terza posizione (Targapedi/Enzo Manzo).



Cerrato al volante della Lancia Delta S4 si aggiudica la Targa Florio 1986 (foto Matteo Cuccia).

Secondo posto assoluto per la Peugeot ufficiale di Zanussi nel 1986 (Targapedi/Enzo Manzo).

Alla Targa Florio del 1986 era presente anche Anna Cambiaghi, al volante di una Peugeot (Targapedi/Enzo Manzo).

1987-1988: Bagliori mondiali

Dario Cerrato conquista nel 1987 la terza vittoria personale consecutiva. L'anno dopo è costretto a rinunciare alla gara siciliana per problemi logistici della sua scuderia ed è un vero peccato perché si perde il confronto con un asso come Stig Blomqvist. Lo svedese viene però battuto da Zanussi.

Come accadeva nei primi anni ruggenti della sua storia, la Targa Florio del 1987 prevede una classifica separata per la gara valida per il Campionato Europeo e per quella valida per l'Italiano. Si tratta di una necessità determinata dal mutamento dei regolamenti: la Federazione Internazionale ha messo al bando le Gruppo B dopo il tragico incidente di Henri Toivonen al Rally di Corsica dell'anno precedente, ma alcune vetture dello stesso raggruppamento (come le Lancia 037, decisamente meno "estreme" della Delta S4) possono ancora correre nelle serie nazionali. Ad animare le prime fasi di gara sono le solite Lancia Delta HF 4WD di Dario Cerrato e Fabrizio Tabaton in mezzo alle quali si pone la sorprendente BMW M3 di Pucci Grossi. La Lancia della Scuderia Grifone di Tabaton esce di scena sul finire della prima tappa per la rottura del motore, e il suo terzo posto viene ereditato dall'Alfa Romeo 75 Turbo di Bossini. Le posizioni rimarranno invariate sino al termine ma non è certo la battaglia tra Cerrato e Grossi a mancare: la BMW si fa sotto alla Lancia e a metà della seconda e decisiva tappa il distacco tra la vettura bavarese e quella torinese è inferiore ai 10 secondi. Cerrato rompe però ogni indugio e va a vincere le ultime quattro PS, non senza patemi, con un vantaggio finale risicato, di appena 19

secondi. Nel Gruppo N (per le derivate di serie) splendida gara di Graziano Rossi che però è costretto al ritiro e la vittoria va così a Gianfranco Cunico. La gara del Campionato Italiano, disputata con due PS in meno, se l'aggiudica la Lancia 037 di Michele Rayneri.

Favorito d'obbligo dell'edizione 1988 è lo svedese Stig Blomqvist, uno dei mostri sacri del rallysmo mondiale, nonché Campione del Mondo 1984 al volante dell'Audi Quattro. In Sicilia Blomqvist si presenta al volante di una Ford Sierra Cosworth e deve vedersela con la BMW M3 di Andrea Zanussi. Il campione svedese non ama particolarmente l'asfalto e le sue prestazioni ne risentono. La BMW di Zanussi vola al comando e Blomqvist può solo piazzare qualche affermazione parziale, senza mai impensierire realmente il pilota di Pordenone. Per di più, a tre PS dalla conclusione sulla Ford numero 1 si rompe il turbo e lo svedese perde la seconda piazza, strappatagli dal compagno di squadra Gianfranco Cunico. Ma anche il vicentino deve fare i conti con la sorte e brucia una guarnizione nell'ultima PS, invertendo nuovamente la posizione con Blomqvist. Esordio alla Targa Florio per il giovane toscano Paolo Andreucci, al volante di una Fiat Uno Trofeo. Ne risentiremo parlare.

LXXI TARGA FLORIO

Data: 5-6 Giugno 1987
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 105
Arrivati: 59
1 cl. CERRATO/CERRI (LANCIA DELTA HF 4WD)
2 cl. GROSSI/DI GENNARO (BMW M3)
3 cl. BOSSINI/PASOTTI (ALFA ROMEO 75 TURBO)

LXXII TARGA FLORIO

Data: 3-4 Giugno 1988
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 79
Arrivati: 42
1 cl. ZANUSSI/AMATI (BMW M3)
2 cl. BLOMQVIST/MELANDER (FORD SIERRA)
3 cl. CUNICO/SGHEDONI (FORD SIERRA)



Terza vittoria consecutiva per Dario Cerrato e Lancia nel 1987 (foto Matteo Cuccia)



Pucci Grossi con la BMW M3 giunge secondo nel 1987, insidiando fino alla fine Cerrato (foto Matteo Cuccia).



Lo speciale annullo filatelico emesso dalle Poste in occasione della Targa 1987 (collez. Camelia-Patane)



Prima vittoria alla Targa Florio per la BMW e per Andrea Zanussi nel 1988 (foto Matteo Cuccia)



L'asso svedese Stig Blomqvist, con una Ford Sierra, chiude secondo nel 1988 (foto Matteo Cuccia).



Il poster ufficiale dell'edizione numero 72 della Targa, con la sagoma inconfondibile di una Ferrari GTO.

1989-1994: Il mondo che cambia

Il progressivo disimpegno delle Case italiane dai rallies internazionali si ripercuote inevitabilmente anche sulla scena nazionale. La Targa Florio resta una tappa fondamentale del Campionato Italiano ma un anno dopo l'altro si avverte la portata epocale di un cambiamento che sa di declino.

Con l'avvento delle Gruppo A, la Lancia Delta, nelle sue diverse declinazioni, domina la scena rallystica nazionale e internazionale. La quattro ruote motrici torinese si aggiudica il titolo Mondiale per sei anni consecutivi, tra il 1987 e il 1992. Anche alla Targa Florio, che mantiene il suo ruolo di corsa "nobile" all'interno del calendario del Campionato Italiano, la Lancia prosegue la sua striscia di vittorie: piloti e scuderie dello Stivale, d'altro canto, hanno a disposizione la migliore vettura del momento è dunque la sfruttano a dovere. Dopo l'affermazione della BMW di Zanussi nel 1988, dal 1989 al 1992, la Lancia resta protagonista: Dario Cerrato si aggiudica l'edizione 1989 in una gara senza storia tale è il suo dominio, ricorda piuttosto per avere il pilota piemontese ottenuto la quarta vittoria, superando così i mostri sacri dell'epoca d'oro Nino Vaccarella, Olivier Gendebien e Umberto Maglioli, fermi a tre successi. Nel 1990 tocca a Piero Liatti (sarà anche l'ultimo italiano a vincere il Rally di Montecarlo nel 1997) proseguire la linea di successi della Lancia in una edizione privata di una grossa fetta del tracciato per via delle nuove norme locali che regolano la vita nell'appena istituito Parco delle Madonie. L'edizione 1991 vede la Targa declassata a prova del Campionato Nazionale Rally. In alternanza col Rally di Messina, la gara più antica del mondo comincia a subire, più delle altre, il vento che cambia: l'automobilismo è cambiato e il tempo delle vacche grasse è definitivamente tramontato. Nel 1991, comunque, vince ancora una Lancia Delta, quella di Piero Longhi che precede la vettura gemella di Pier Giorgio Deila. Lo stesso Deila, nel 1992, firma l'ultima - a tutt'oggi - di una Lancia sulle Madonie. Il biennio 1993-94 riporta la Targa nel calendario del massimo Campionato Italiano Rally e sul gradino più alto del podio si rivede in entrambe le occasioni una vecchia conoscenza: Gianfranco Cunico, al volante della Ford Escort Cosworth. La Lancia, nel frattempo, scompare da ogni radar.



Quarta vittoria alla Targa per Dario Cerrato nel 1989, al volante della Lancia Delta Integrale (foto Dario Lucchese)



Piero Liatti si aggiudica la Targa Florio del 1990 con la Lancia Delta Integrale 16V (foto Matteo Cuccia)



Terzo posto per Dario Cerrato e la Delta 16V alla Targa Florio del 1990 (foto Matteo Cuccia)

A destra, la Toyota Celica di Andrea Dallavilla, secondo assoluto nel 1994 alle spalle della Ford Escort di Cunico di Cunico (foto Dario Lucchese)



LXXIII TARGA FLORIO

Data: 5-7 Maggio 1989
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 75
Arrivati: 37
1 cl. CERRATO/CERRI (LANCIA DELTA INTEGRALE)
2 cl. GROSSI/DI GENNARO (LANCIA DELTA INTEGRALE)
3 cl. ZANUSSI/AMATI (PEUGEOT 405 MI 16)

LXXIV TARGA FLORIO

Data: 27-29 Aprile 1990
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 112
Arrivati: 62
1 cl. LIATTI/TEDESCHINI (LANCIA DELTA INTEGRALE 16V)
2 cl. DEILA/SCALVINI (LANCIA DELTA INTEGRALE 16V)
3 cl. CERRATO/CERRI (LANCIA DELTA INTEGRALE 16V)

LXXV TARGA FLORIO

Data: 3-5 Maggio 1991
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 99
Arrivati: 55
1 cl. LONGHI/CARRARO (LANCIA DELTA INTEGRALE 16V)
2 cl. DEILA/SCALVINI (LANCIA DELTA INTEGRALE 16V)
3 cl. AGHINI/FARNOCCHIA (PEUGEOT 405 MI 16)

LXXVI TARGA FLORIO

Data: 1-3 Maggio 1992
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 113
Arrivati: 51
1 cl. DEILA/SCALVINI (LANCIA DELTA HF INTEGRALE)
2 cl. PASQUALI/MION (LANCIA DELTA HF INTEGRALE)
3 cl. ZENERE/CIANCI (FORD SIERRA COSWORTH 4X4)

LXXVII TARGA FLORIO

Data: 28-29 Maggio 1993
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 74
Arrivati: 39
1 cl. CUNICO/EVANGELISTI (FORD ESCORT COSWORTH)
2 cl. CERRATO/GUIZZARDI (LANCIA DELTA INTEGRALE)
3 cl. PIANEZZOLA/ROGGIA (LANCIA DELTA INTEGRALE)

LXXVIII TARGA FLORIO

Data: 19-20 Novembre 1994
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 51
Arrivati: 31
1 cl. CUNICO/EVANGELISTI (FORD ESCORT COSWORTH)
2 cl. DALLAVILLA/FAPPANI (TOYOTA CELICA 4WD)
3 cl. BENTIVOGLI/HEDINGER (FORD ESCORT COSWORTH)

1995-2000: Sol levante

I giapponesi non avevano mai vinto la Targa Florio: ci pensa Piero Liatti, nel 1995 a portare sul gradino più alto del podio una Subaru. La gara siciliana resta sempre appannaggio dei migliori specialisti nazionali ma sono le macchine a essere cambiate.

Tra il 1995 e il 2000, la Targa Florio mantiene la sua validità per il massimo campionato rallistico nazionale, con l'eccezione del 1998 in cui viene temporaneamente declassata a prova del Campionato Italiano Rallies "2 ruote motrici". In questo scorcio di fine millennio appare chiara in tutta la sua evidenza la fine di un'epoca e l'avvio di un nuovo modo di intendere l'automobilismo. Imperano la specializzazione e la frammentazione; i costi di gestione di una stagione possono diventare anche spese insormontabili, specie se viene a mancare il supporto della case costruttrici. La marche italiane, un tempo neanche troppo lontano, regine assolute della scena rallistica, si sono defilate; chi viene a occupare il palcoscenico non lo fa certamente con la dovizia di mezzi di un tempo. Così, la Targa Florio del 1995 vede il primo trionfo una casa giapponese, la Subaru, portata al trionfo da Piero Liatti, uno dei migliori specialisti della sua epoca. La gara siciliana è ancora valida anche per il Campionato Europeo, ma è la stessa serie continentale ad avere perso fascino e seguito: soprattutto la trasferta nell'isola al centro del Mediterraneo è giudicata troppo costosa per i piloti che puntano all'Europeo, non certo i grandi protagonisti di un tempo. Sono dunque i migliori italiani a contendersi un posto all'interno di un albo d'oro che resta comunque ambito. Dopo Liatti, nel 1996, torna alla vittoria Gianfranco Cunico, al volante di una Ford Escort Cosworth che per i suoi colori Martini, riporta alla memoria le ultime Lancia vincitrici di mondiali a raffica. Nel 1997 si rifà viva la Renault e Paolo Andreucci firma la sua prima vittoria alla Targa (ne seguiranno molte altre in oltre vent'anni di carriera). L'edizione del 1998, valida per la serie nazionale minore, ha il solo merito di riportare lo storico nome della Peugeot al centro dell'attenzione, quasi ottant'anni dopo il trionfo di Boillot, grazie a Renato Travaglia, altro eccellente interprete dal ralismo nazionale. Cunico, con la Subaru Impreza, raggiunge le cinque vittorie nel 1999, mentre il nuovo millennio si apre con la prima vittoria siciliana della Toyota, grazie a Piero Longhi.



La prima vittoria di una vettura giapponese alla Targa è quella della Subaru di Piero Liatti nel 1995 (foto Matteo Cuccia)



- Gianfranco Cunico, secondo classificato nel 1995 al volante della Ford Escort Cosworth (foto Matteo Cuccia)



La Renault Megane Maxi di Paolo Andreucci, vincitore nel 1997 (foto Dario Lucchese)



Record di cinque vittorie assolute per Cunico, primo anche nel 1999 con la Subaru (foto Rosario Giordano)

LXXIX TARGA FLORIO

Data: 20-21 Maggio 1995

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 39

Arrivati: 23

1 cl. LIATTI/ALESSANDRINI (SUBARU IMPREZA)

2 cl. CUNICO/EVANGELISTI (FORD ESCORT COSWORTH)

3 cl. PIANEZZOLA/ROGGIA (TOYOTA CELICA GT4)

LXXX TARGA FLORIO

Data: 23-24 Novembre 1996

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 21

Arrivati: 15

1 cl. CUNICO/SCALVINI (FORD ESCORT COSWORTH)

2 cl. TABATON/IMERITO (TOYOTA CELICA)

3 cl. DALLAVILLA/FAPPANI (TOYOTA CELICA)

LXXXI TARGA FLORIO

Data: 16 NOVEMBRE 1997

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 55

Arrivati: 26

1 cl. ANDREUCCI/FEDELI (RENAULT MEGANE MAXI)

2 cl. CALDANI/GIUSTI (SUBARU IMPREZA)

3 cl. VITA/AGNESE (RENAULT MEGANE KIT)

LXXXII TARGA FLORIO

Data: 25 Ottobre 1998

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 50

Arrivati: 38

1 cl. TRAVAGLIA/ZANELLA (PEUGEOT 306 RALLY)

2 cl. FASSITELLI/BORDOGNA (NISSAN SUNNY)

3 cl. DEILA/VISCHIONI (PEUGEOT 306 RALLY)

LXXXIII TARGA FLORIO

Data: 30-31 Ottobre 1999

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 73

Arrivati: 44

1 cl. CUNICO/PIROLLO (SUBARU IMPREZA WRC)

2 cl. AGHINI/ROGGIA (TOYOTA COROLLA WRC)

3 cl. DE CECCO/BARIGELLI (SUBARU IMPREZA WRC)

LXXXIV TARGA FLORIO

Data: 28-30 Luglio 2000

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 48

Arrivati: 33

1 cl. LONGHI/BAGGIO (TOYOTA COROLLA WRC)

2 cl. ANDREUCCI/BERNACCHINI (SUBARU IMPREZA WRC)

3 cl. DE CECCO/BARIGELLI (TOYOTA COROLLA WRC)

2001-2006: Le onde della storia

Le vittorie di Peugeot, Fiat e Renault sembrano riportare indietro nei decenni le lancette del tempo. La Targa è entrata nel secondo Millennio ma deve fare i conti con gli stravolgimenti economici e sociali che non riguardano più solo le corse ma la società intera.

L'alba del nuovo Millennio vede la Targa Florio ben salda nel panorama motoristico italiano. I rally nazionali e internazionali continuano però a pagare il dazio di costi di gestione sempre più elevati a fronte della carenza di finanziatori disposti a farsi carico delle ingenti spese. Anche a livello tecnico si assiste a un radicale mutamento: a parte le vetture impiegate nel mondiale Rally, le serie nazionali sono entrate in una spirale che porta le case costruttrici a ridurre gli investimenti, col risultato di perdere grosse fette di pubblico. Non fa eccezione ovviamente neanche la Targa, ancorata al Campionato Italiano Rallies Internazionali, che nel 2001 deve fare anche i conti con una triste vicenda di teppismo che porta gli organizzatori a fermare la gara e ad assegnare la vittoria all'incolpevole Gianluca Vita. Il pilota toscano, pur scontento di una simile conclusione, firma la gara della vita ed entra nel più prestigioso degli albi d'oro in compagnia di una nome, quello della Peugeot, che comunque ha fatto la storia della gara siciliana. L'edizione 2002 offre una bella battaglia tra le uscenti "kit car" e le nuove "super 1600" che dall'anno successivo si prenderanno la scena del Campionato Italiano. Vince la sua prima Targa Florio Totò Riolo da Cerda che corona il sogno di tutti i piloti siciliani.

La Punto Abarth S 1600 di Paolo Andreucci si prende la Targa del 2003, una delle più belle e combattute, forse perché messa in calendario in primavera, quando il Campionato Italiano è appena iniziato e tutti i campioni hanno interesse a effettuare la costosa trasferta siciliana.

Ancora Andreucci e la Fiat si aggiudicano la Targa 2004. Nel 2005, quando la Targa compie 99 anni, arriva invece l'umiliazione della temporanea uscita dalla principale serie nazionale. La gara è un affare privato tra piloti siciliani e la spunta di nuovo Riolo, al volante di una Renault Clio 1600.

L'edizione dei 100 anni, novantesima della serie, è semplicemente stratosferica, con un parco partenti d'altri tempi e col tema tecnico delle "Super 2000". Paolo Andreucci, ancora lui, vince con la Fiat Punto Abarth Super 2000. E' la quarta affermazione per il toscano, ma molte altre ne verranno ancora.

LXXXV TARGA FLORIO

Data: 16-18 Novembre 2001

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 42

Arrivati: 30

1 cl. VITA/MARI (PEUGEOT 306 KIT)

2 cl. FIORIO/CANTONI (MITSUBISHI LANCER EVO VII)

3 cl. LAGANA/GUZZARDI (MITSUBISHI LANCER EVO VI)

LXXXVI TARGA FLORIO

Data: 19-20 Aprile 2002

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 55

Arrivati: 30

1 cl. RIOLO/MARIN (PEUGEOT 306 KIT)

2 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (FIAT PUNTO S 1600)

3 cl. LONGHI/IMERITO (RENAULT CLIO S 1600)

LXXXVII TARGA FLORIO

Data: 2-3 MAGGIO 2003

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 59

Arrivati: 43

1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (FIAT PUNTO ABARTH S 1600)

2 cl. BASSO/GUGLIELMINI (FIAT PUNTO ABARTH S 1600)

3 cl. TRAVAGLIA/ZANELLA (PEUGEOT 206 S 1600)

LXXXVIII TARGA FLORIO

Data: 19-21 Novembre 2004

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 59

Arrivati: 34

1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (FIAT PUNTO ABARTH S 1600)

2 cl. BASSO/DOTTA (FIAT PUNTO ABARTH S 1600)

3 cl. ROSSETTI/DE LUIS (CITROEN C2 S 1600)

LXXXIX TARGA FLORIO

Data: 11-13 Novembre 2005

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 59

Arrivati: 39

1 cl. RIOLO/MARIN (RENAULT CLIO S 1600)

2 cl. GUAGLIARDO/CONSIGLIO (RENAULT CLIO S 1600)

3 cl. MOGAVERO/ARCIDIACONO (CITROEN C2 S 1600)

XC TARGA FLORIO

Data: 5-7 Maggio 2006

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 94

Arrivati: 60

1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (FIAT PUNTO ABARTH 2000)

2 cl. LONGHI/IMERITO (SUBARU IMPREZA STI)

3 cl. NAVARRA/D'AMORE (FIAT PUNTO ABARTH 2000)

La Peugeot 306 Kit di Gianluca Vita e Alessandro Mari si aggiudica la Targa Florio del 2001, fermata anzitempo a causa delle azioni sconsiderate di alcuni facinorosi. (Rosario Giordano)



Paolo Andreucci e Anna Andreussi vincitori nel 2004 con la Punto Abarth S 1600, ottengono la seconda vittoria consecutiva sulle strade siciliane dopo quella del 2003. (Rosario Giordano)



Terza vittoria in quattro anni e quarta complessiva per Paolo Andreucci alla Targa del 2006, edizione del Centenario. La vettura è una Fiat Punto Abarth Super 2000. (Uff. Stampa Fiat Abarth)



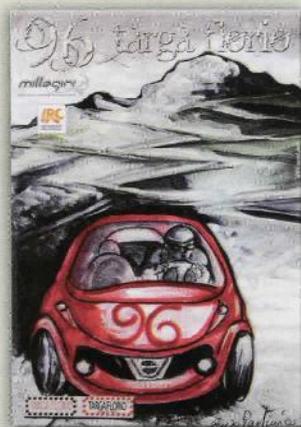
Prima vittoria nella gara di casa per Totò Riolo. Il pilota di Cerda firma la Targa Florio del 2002 al volante di una Peugeot 306 Kit. Al suo fianco Maurizio Marin. (Rosario Giordano)

2007-2012: Solo un accenno di mondiale

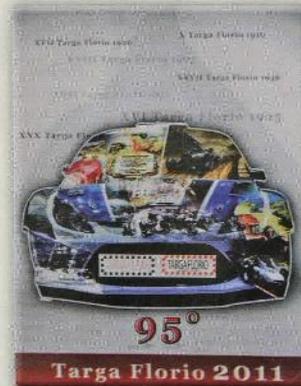
Arriva la parte contemporanea della lunga storia della Targa Florio: i protagonisti sono ancora Andreucci, Rossetti e Riolo. Ma quando tutto sembra pronto per rientrare nel giro delle gare internazionali, un evento luttuoso spegne ogni velleità.

La storia recente della Targa Florio segue le fasi dell'automobilismo contemporaneo, permeata da una grande crisi economica (limitata non solo all'automobilismo ma endemica in qualsiasi aspetto sociale, economico e politico) ma supportata comunque da impegno e passione. Tra il 2007 e il 2012, si susseguono una sequenza di alti e bassi che non coinvolge solo la Targa Florio ma tutto il movimento rallystico: le Case costruttrici si impegnano col contagocce e i calendari vengono ampiamente modificati secondo le disponibilità economiche degli organizzatori che, mediamente, non sono proprio floride. La storica gara siciliana resta agganciata al carro del Campionato Italiano Rally ma, per via dell'alternanza ormai imposta come regola, nel 2010 viene "declassata" all'interno del calendario del Trofeo nazionale Asfalto così come nel 2012 è "promossa" al rango di prova dell'ambizioso campionato IRC, una sorta di Mondiale junior che però proprio quell'anno chiuderà la sua breve esperienza. Quella Targa "internazionale" la vince la Skoda con il ceco Jan Kopecky. I protagonisti della targa sono comunque i protagonisti delle rispettive serie. Paolo Andreucci prosegue la sua messe di successi in terra di Sicilia e nel Campionato Italiano aggiudicandosi la Targa Florio nel 2007 e nel 2011. Gli scudetti tricolori del toscano nello stesso periodo di tempo arrivano invece nel 2009, 2010, 2011 e 2012, quando Andreucci ha già lasciato la Mitsubishi per trasferirsi alla Peugeot. L'altro grande protagonista è Luca Rossetti, prima con la Peugeot e poi con la Fiat, che si aggiudica le edizioni 2008 e 2009. Nel 2010 arriva per l'eroe di casa Totò Riolo un fantastico tris nella gara più amata: il cerdese oltre che un grande pilota è anche un grande uomo e quando gli fanno notare che ha raggiunto Vaccarella e Gendebien per numero di vittorie, è il primo a schernirsi perché quella era davvero un'altra storia. L'edizione del 2012 avrebbe dovuto essere quella del rilancio internazionale grazie alla presenza nel calendario del Mondiale Rally e un annuncio ufficiale era arrivato persino dalla Regione Siciliana (l'agenzia di stampa AGI rilanciò la notizia il 21 novembre 2011). Viceversa la Targa entra "solo" nell'IRC. Andrebbe bene lo stesso, come trampolino di lancio verso sogni irridati, invece una grave incidente si porta via la vita del giovane copilota gallese Gareth Roberts. Le voci di un ingresso nel Mondiale non scemano ma si affievoliscono sempre più.

Nel 2011 la Targa Florio taglia il traguardo dell'edizione numero 95. Il poster ufficiale sintetizza la grande avventura della gara siciliana (Archivio Camelia-Patané)



Il suggello ufficiale dell'IRC arriva nel 2012 ma la gara sarà purtroppo funestata dall'incidente mortale di Gareth Roberts (Archivio Camelia-Patané)



Il poster ufficiale del 2008 con annullo filatelico. La Targa entra nell'orbita IRC come "official supporter" (Archivio Camelia-Patané)



Luca Rossetti e Matteo Chiarcossi si aggiudicano l'edizione 2009 della Targa Florio al volante della Fiat Abarth Grande Punto S2000 (u.s. Targa Florio).



Terza affermazione nella gara di casa nel 2010 per il cerdese Totò Riolo che si aggiudica la Targa al volante di una Citroën Xsara WRC (u.s. Acì Palermo)

XCII TARGA FLORIO

Data: 4-6 Maggio 2007
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 59
Arrivati: 37
1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (MITSUBISHI LANCER EVO IX)
2 cl. BASSO/DOTTA (FIAT GRANDE PUNTO ABARTH S 2000)
3 cl. ROSSETTI/CHIARCOSSI (PEUGEOT 207 S 2000)

XCIII TARGA FLORIO

Data: 23-25 Maggio 2008
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 75
Arrivati: 38
1 cl. ROSSETTI/CHIARCOSSI (PEUGEOT 207 S 2000)
2 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (MITSUBISHI LANCER EVO IX)
3 cl. NAVARRA/D'AMORE (FIAT GRANDE PUNTO ABARTH S 2000)

XCIV TARGA FLORIO

Data: 8-9 MAGGIO 2009
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 39
Arrivati: 28
1 cl. ROSSETTI/CHIARCOSSI (FIAT GRANDE PUNTO ABARTH S 2000)
2 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (PEUGEOT 207 S 2000)
3 cl. TRAVAGLIA/GRANAI (SKODA FABIA S 2000)

XCIV TARGA FLORIO

Data: 7-8 Maggio 2010
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 86
Arrivati: 53
1 cl. RIOLO/CANOVA (CITROEN XSARA WRC)
2 cl. RE/BARIANI (CITROEN XSARA WRC)
3 cl. PEDERSOLI/ROMANO (FORD FOCUS RS WRC 06)

XCIV TARGA FLORIO

Data: 2-4 Giugno 2011
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 64
Arrivati: 46
1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (PEUGEOT 207 S 2000)
2 cl. SCANDOLA/D'AMORE (FORD FIESTA S 2000)
3 cl. RUNFOLA/LO NERI (PEUGEOT 207 S 2000)

XCVI TARGA FLORIO

Data: 14-16 Giugno 2012
Tracciato: Rally di Sicilia
Partenti: 43
Arrivati: 29
1 cl. KOPECKY/DRESLER (SKODA FABIA S 2000)
2 cl. MIKKELSEN/FLOENE (SKODA FABIA S 2000)
3 cl. BASSO/DOTTA (FORD FIESTA RRC)

2013-2016: 100 x 110, lo sguardo al futuro

La Targa Florio raggiunge il traguardo delle cento edizioni in centodieci anni di vita. La gara più antica del mondo, la prima a festeggiare un numero di edizioni a tre cifre, deve guardare avanti. Non deve essere un traguardo ma un nuovo punto di partenza.

Paolo Andreucci scrive una pagina storica della Targa Florio quando nell'edizione numero 100 il toscano raggiunge una incredibile e probabilmente a lungo irraggiungibile cifra tonda: 10 vittorie, un record assoluto impresizito dal fatto che quella del 2016 è anche la quarta vittoria consecutiva dopo quelle firmate negli anni 2013, 2014 e 2015. Andreucci ama la Targa Florio e la Targa Florio ama Andreucci. Un dominio che è anche della Peugeot, un marchio legato alla gara siciliana sin dai tempi eroici.

A tentare di arginare lo strapotere del pluricampione italiano, che nelle ultime nove vittoriose edizioni è stato navigato dalla moglie Anna Andreussi, si alternano i migliori nomi del rallysmo nazionale, Umberto Scandola, Giandomenico Basso, Andrea Nucita. La Targa è ormai parte integrante da tempo del calendario del Campionato Italiano Rally, con un ruolo che il blasone della gara merita ma che deve essere riconquistato anno per anno perché con il solo prestigio del nome non si va da nessuna parte. In vista del raggiungimento delle celebrazioni per la centesima edizione, molte voci si sono alzate affinché la gara siciliana potesse avere la validità mondiale. Adesso sappiamo che non è stato possibile, in realtà lo sapevamo anche prima. Sarebbe stato un passo troppo più lungo della gamba, un'ambizione che per essere coltivata necessita di solidità e serietà. E' difficile, ma è possibile.

Così, le vittorie di Andreucci fino al 2015 sono di fatto una tappa di avvicinamento alla grandiosa edizione del 2016, quella in cui la Targa Florio è diventata la prima gara al mondo a raggiungere la terza cifra e a celebrare così l'edizione numero Cento. Un traguardo importantissimo per il motorsmo nazionale, visto che a insidiarlo c'era "solo" la 500 Miglia di Indianapolis che ha raggiunto lo stesso traguardo il 29 maggio. Ma Indy è più "giovane", il suo an-



Una scena già vista. La Targa è finita e Paolo Andreucci, Anna Andreussi e la Peugeot hanno vinto. Questo è la numero nove, quello del 2015. Numero tondo, dieci vittorie, nella Targa numero Cento per Paolo Andreucci e la Peugeot. Il toscano è il nuovo Re di Sicilia.

no di nascita è il 1911, la Targa è del 1906 (la differenza sta nelle pause belliche più brevi osservate dagli americani).

Per guardare al futuro della grande gara siciliana si dovrebbe partire proprio da questo dato: il nome della Targa Florio è venerato in tutto il mondo; la Targa Florio ha un carisma pari a quello della 500 Miglia di Indianapolis e della 24 Ore di Le Mans. Sta adesso a tutti noi non dilapidare questo immenso patrimonio di storia.



Tra i protagonisti più recenti c'è anche Andrea Nucita. Nella foto, l'edizione 2014, chiusa dal siciliano al terzo posto con la Peugeot.



Grande antagonista di Andreucci nel 2016 è stato Giandomenico Basso, poi costretto al ritiro, al volante di una Ford Fiesta alimentata a gas.

XCVII TARGA FLORIO

Data: 14-16 SETTEMBRE 2013

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 49

Arrivati: 28

1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (PEUGEOT 207 S 2000)

2 cl. SCANDOLA/D'AMORE (SKODA FABIA S 2000)

3 cl. RIOLO/PICARELLA (PEUGEOT 207 S 2000)

XCVIII TARGA FLORIO

Data: 8-10 Maggio 2014

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 38

Arrivati: 26

1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (PEUGEOT 208 T16)

2 cl. BASSO/GRANAÌ (FORD FIESTA R5)

3 cl. NUCITA/PRINCIOTTO (PEUGEOT 207 S 2000)

XCIX TARGA FLORIO

Data: 28-30 Giugno 2015

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 30

Arrivati: 24

1 cl. ANDREUCCI/ANDREUSSI (PEUGEOT 2008 T16)

2 cl. SCANDOLA/D'AMORE (SKODA FABIA S 2000)

3 cl. CHARDONNET/DE LA HAYE (FORD FIESTA R5)

C TARGA FLORIO

Data: 6-8 Maggio 2016

Tracciato: Rally di Sicilia

Partenti: 91

Arrivati: 56

1 cl. ANDREUCCI-ANDREUSSI (PEUGEOT 208 T16 R5)

2 cl. NUCITA-NUCITA (FORD FIESTA R5)

3 cl. SCANDOLA-D'AMORE (SKODA FABIA R5)



Un tocco di internazionalità alla Targa del 2015 lo ha dato il francese Chardonnet, terzo classificato al volante di una Ford Fiesta.



Umberto Scandola e la Skoda, qui nell'edizione 2016, sono abbonati al podio: secondo nel 2013 e nel 2015, terzi nel 2016.