



**TARGAPEDIA**

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio



collezione  
**GIANFRANCO MIRITELLO**  
veicolistoricinicosa@gmail.com



**Auto storiche**

# RALLY

## REPORT

**Fiorio-Todt  
uomini contro**

**La Grifone trema:  
Europeo in salita**

**Perchè le Uno  
Turbo deludono**



**Kankkunen «re»  
del Mondiale**

**La benzina Avio  
causa dei roghi?**

**Cerrato-Cerri  
bis nell'Open?**

MENSILE DI  
ATTUALITÀ  
E SPORT  
DELL'AUTO

**N° 7**

SPEDIZIONE IN  
ABBONAMENTO  
POSTALE  
GR. III / 70%

ANNO V

LUGLIO 86

L. 3000

# Grifone-Jolly: lotta impari

La vittoria di Cerrato e il ritiro di Tabaton, potrebbero generare un interrogativo inquietante. In Abarth si cura di più la vettura di Cerrato che non quella di Tabaton? E perchè per un titolo europeo da conquistare al genovese sono state affidate gomme inedite come le Michelin?



La Delta S4 di Cerrato lanciata verso la terza vittoria stagionale



La Delta S4 di Tabaton lanciata verso il terzo... ritiro stagionale

## Servizi da Cerda di Giovanni Bertizzolo

Nel momento stesso in cui una radio privata locale enfatizzava Fabrizio Tabaton e la sua «conoscenza perfetta» della mitica «Targa», il responso cronometrico nella prima prova speciale della Targa Florio non era semplicemente un dato cronistico, ma assurgeva a esemplificazione di una destabilizzazione.

Miglior tempo a Cerrato con 17'24"; Tabaton alle spalle staccato di cinque secondi, Zanussi lontanissimo, penalizzato da un motore funzionante solamente con tre cilindri per inconvenienti elettrici. Nonostante il lamento di Tedeschini nella notte siciliana «il posteriore scivola incredibilmente!» un fatto era certo: tutti i propositi di vittoria dell'equipaggio Grifone stavano andando a farsi benedire. Cerrato aveva subito fatto capire dove avrebbe voluto arrivare, staccando un tempo che per le due notti di gara sulla Targa non sarebbe più stato ripetuto. A quel punto i presupposti per una corsa tutta al comando c'erano già. Toccava agli altri tentare qualcosa per impensierirlo. E a dire il vero il suo rivale numero uno lo ha davvero tentate tutte, rischiando oltre il limite in diverse circostanze, ribadendo con il piede che era priva di fondamento la convinzione di qualcuno. La sua avrebbe dovuto essere una corsa di contenimento, in funzione di importanti punti per l'Europeo.

Ce l'ha messa tutta Tabaton, ma non ce l'ha fatta: neppure a raggiungere il traguardo sulle storiche tribune di Cerda, costruzioni segnate duramente dal tempo, ma con il fascino della tradizione in ogni crepa dei muri. Attenuanti per Tabaton? Certamente!

Già all'Elba aveva dimostrato di aver preso molto bene in mano la Delta sull'asfalto. Ma sulle veloci prove della Targa il ruolo si è completamente invertito. La lepre diventava un incontenibile Cerrato e il genovese a remare con un assetto che stranamente all'Elba andava bene e da queste parti non più. Poi una ruota che vibrava e, proprio nel finire, anche la beffa. La puleggia dell'albero a camme che saltava appiedando l'equipaggio e privandolo di quei quarantacinque punti europei che adesso rimettono tutto in discussione. Cerrato è passato a comandare anche la classifica continentale e non danno assolutamente affidamento le sue persistenti dichiarazioni: «I miei programmi non prevedono l'inseguimento dell'Europeo». Il Jolly Club ha già quasi perfezionato la partecipazione a Madeira, in agosto, e se il genovese si permetterà ancora passi falsi...

Esaminando a fondo le prestazioni dei due piloti Lancia nella terza prova dell'Open (già virtualmente vinto da Cerrato) si possono trovare dei temi di discussione. Per il genovese i casi sono due: o all'improvviso ha messo al bando le punte velocistiche abituali che lo portavano ad essere

uno dei più forti in assoluto sugli asfalti italiani oppure la sua Delta non va come quella del torinese. A nostro avviso un Tabaton rinunciario proprio non riusciamo a vederlo. Cerrato al momento sta interiorizzando forse in modo migliore la scorbutica Delta S 4; non la sta portando certamente al limite, ma a un discreto stadio velocistico. Diciamo dal Costa Smeralda che il massimo dell'affiatamento Cerrato probabilmente lo raggiungerà in occasione del Sanremo e adesso lo ribadiamo: i segni di miglioramento dell'affiatamento dal Mille Miglia ad oggi hanno fatto passo da giganti. Per Tabaton non è stato così. E lo dimostra il fatto che ogni volta che si è trovato a combattere con altre vetture simili alla sua ha sempre perso il confronto finale.

## Troppi ritiri in Grifone

Bisogna però anche ammettere che l'affidabilità della vettura Grifone è a dir poco precaria rapportata a quella della scuderia concorrente, e non riusciamo a comprendere se tutto ciò è la conseguenza di una diversità «professionale» nei team oppure se esistono dei presupposti di base. Essendo ambedue le vetture preparate in Abarth assale un dubbio. C'è del favoritismo verso il mezzo utilizzato dal Jolly Club? Il dubbio resta. Cerrato in questa stagione non è mai stato appieda-

to. Tabaton tre volte in sei corse. Sospetto anche il fatto che la Lancia abbia deciso di farlo correre con delle coperture completamente nuove per questa vettura come le Michelin, le quali potranno anche andar bene (soprattutto sull'asfalto), ma certamente non godono di quello sviluppo tecnico che la Pirelli giocoforza perfeziona nel Mondiale trasferendolo poi anche sulla vettura di Cerrato. Potrebbero essere tutte fantasie, però non si esclude l'ipotesi che nell'ombra qualche trama oscura possa esistere.

Lo scorso anno la situazione era completamente ribaltata: Tabaton alla conquista del CIR e Cerrato dell'Europeo; e guarda caso si è sempre cercato di far vincere quest'ultimo; Tabaton non si è mai preoccupato più di tanto nell'impensierirlo. Oggi i ruoli sono invertiti: Cerrato ha il titolo italiano in tasca e nonostante tutto nulla concede al compagno di marca alla caccia di un Europeo sempre più problematico. E allora? Vogliamo ancora insistere sul fatto che al Jolly l'Europeo non interessa quest'anno? E perchè dalla Lancia non sono mai arrivate indicazioni precise tali da permettere ad ambedue i piloti l'accaparramento reciproco dei punti determinanti nelle rispettive classifiche? E perchè la macchina di Cerrato non accusa che pochi problemi e quella di Tabaton in Targa Florio una miriade? Forse in Lancia c'è interesse a squalificare le corse del team genovese; in che proiezione è difficile stabilirlo.

# Peugeot: bastano i CV in più?

*25 CV in più, ottenuti da Cavagnero lavorando sugli alberi a camme; recuperati una decina di chili grazie ad alcuni particolari della trasmissione al carbonio. La Peugeot T16 così ringalluzzita ha affrontato il tracciato veloce della Targa Florio. Ma questo basta a contrastare Cerrato?*

Con dieci prove speciali vinte da Cerrato, rispetto alle misere due di Tabaton, è ben facile capire come si sono messe le cose in Targa Florio: Cerrato sempre davanti ad amministrare una corsa che rischiava la noia di contenuti e Tabaton a remare alla ricerca di un secondo posto che la macchina gli ha precluso. La terza forza doveva essere Zanussi (come sempre è stato d'altronde quest'anno), ma con un pizzico di speranza in più.

Il pordenonese infatti in questa corsa poteva disporre di una vettura che Mariolino Cavagnero era riuscito a rendere più potente e leggera, concedendo quindi al pilota qualche chance in più. E a dire il vero i tempi di prova speciale avevano fotografato perfettamente una competitività almeno non nettamente inferiore. Ma il responso finale non ha potuto essere reale per il

fatto che prima i problemi elettrici e poi una foratura non hanno permesso a Zanussi di impensierire consistentemente i due davanti.

Questa vettura è ancora da scoprire: è già stata battezzata «evoluzione uno e tre quarti», quindi non molto lontana dall'evoluzione due: sono stati ricavati 25 CV in più (adesso sono 392) lavorando soprattutto sugli asse a camme e recuperati una decina di chili sul peso, grazie ad una trasmissione in carbonio e utilizzando plastiche leggere. Se teniamo inoltre conto che tra un po' questa vettura potrà disporre anche delle ruote da sedici pollici non è forse prematuro affermare che un certo recupero è possibile, addirittura senza far uso della tanto richiesta, ma mai concessa dalla Francia, evoluzione due.

A questo proposito in Sicilia

ha fatto la sua comparsa il gran capo Jean Todt: non si è capito bene cosa era venuto a fare. È pensabile che una visita fosse necessaria per constatare in prima persona come lavorava il team e come guidava Zanussi, soprattutto in funzione del loro utilizzo in una prova mondiale molto delicata come sarà il Sanremo di quest'anno. Il secondo posto fortunoso alla Targa Florio permette ancora adesso qualche filo di speranza.

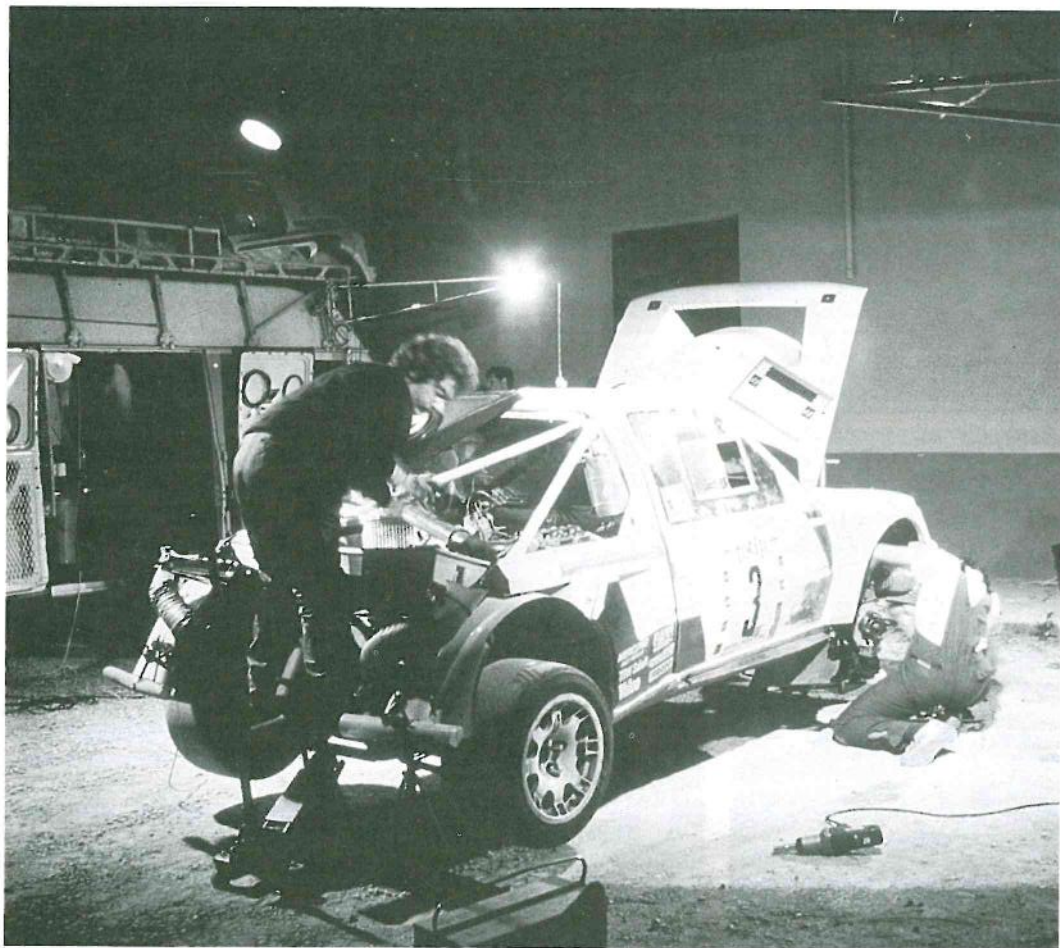
## La corsa delle 037

E veniamo all'altra corsa: cioè quella tra le Lancia 037. Sorprendendo non poco nella prima tappa Tiziano Chiti pareva il più veloce: con exploit velocistici alternati a prudenziali rallentamenti stava dimostrando che no-

nostante avesse una sola corsa vera sulle spalle (Elba) con questa vettura si stava permettendo lussi da esportissimo. Il motore che andava a tre cilindri sulla prova essenziale lo aveva demoralizzato, poi scoperto l'inconveniente, si è scatenato del tutto racimolando qua e là tempi che destavano stupore soprattutto nelle file degli avversari. Quindi una foratura sul finire della prima tappa e un'uscita gli hanno pregiudicato una terza posizione che era strameritata.

Il suo rivale numero uno ancora una volta era apparso il bresciano Bossini: nonostante non disponga di spalle coperte da un mega team, il ragazzone dall'aria campagnola sta facendo di tutto per imporsi all'attenzione generale e bisogna senz'altro ammettere che ci sta riuscendo in pieno. Superando gli inevitabili inconvenienti che capitano ai piloti che non corrono con il Jolly Club si è imposto a suon di tempi, supportando le nostre parole di inizio campionato che lo vedevano come terza forza in campo in questo CIR dopo Cerrato e Zanussi. Che vada forte anche fuori dalle strade di casa l'ha dimostrato: soprattutto sull'asfalto. Gli manca ancora un po' di determinazione sulla terra, ma sperare non è male. E veniamo ad Ercolani: recuperato dopo l'esclusione che gli aveva imposto la squadra all'Elba ha sempre corso con il patema di raggiungere un traguardo che per le sue aspirazioni e per il consolidamento della sua posizione all'interno del Jolly Club diventava assolutamente necessario. Si è anche adattato a correre con le gomme già utilizzate da Chiti. Quando quest'ultimo è saltato, ad Ercolani sono toccate gomme buone e le cose hanno cominciato ad andare meglio, con il consolidamento di un quarto posto sudato.

Il siciliano Runfola con una 037 di Volta più in là del quinto posto finale proprio non poteva andare: inconvenienti di assetto e con un motore che entrava in coppia quando voleva, più di tanto non poteva fare: ma la dimostrazione che in Sicilia è sempre un uomo da tenere sotto controllo anche nelle prove titolate l'ha data: e non è poco. Davvero peccato per i fratelli Alessandrini: la loro corsa, più che dignitosa, con la 037 è stata costretta allo stop per inconvenienti elettrici. Proprio quando la loro partecipazione costante a questo CIR stava dando buoni frutti.



La Peugeot T16 durante un'assistenza siciliana. Sulla vettura sono state effettuate molte migliorie dalla prima versione

# Il puzzle gomme

*Una corsa impegnativa come la Targa Florio si gioca molto anche sulla decisione delle gomme da montare. I secondi in più o in meno possono venire proprio dalle soluzioni adottate in questo senso. Vediamo come si sono orientati i protagonisti di questa edizione*

È risaputo. Nella concezione dei rallies moderni una corsa su asfalto veloce come la Targa Florio la si gioca anche e soprattutto sulla scelta delle gomme. Ecco perché abbiamo imbastito questa specie di gioco delle gomme: in base alle scelte che hanno adottato i vari protagonisti della corsa si può ricavare una chiave di lettura precisa su certi exploit o su altre prestazioni non all'altezza della situazione.

## Cerrato tenero

Partiamo. Iniziamo dal vincitore di questa 70ª edizione, Dario Cerrato.

La sua Delta S 4 monta gomme Pirelli. Era piuttosto soddisfatto delle scelte fatte. Per le due notti di gara aveva montato gomme tenere, cioè D6 e D7 e nelle prove corte tentava la carta, indovinatissima, delle morbidissime, le D8. L'unica volta che si è arrischiato ad una soluzione «dura» montando le D5 (sulla prova Targa, nella seconda tappa) non è restato per niente soddisfatto. L'azzardo è risultato controproducente visto che si è beccato cinque secondi da Zanussi e quattro da Tabaton.

## Tabaton con le intermedie

Veniamo ai battuti. Tabaton. In maniera del tutto atipica: la sua Delta monta gomme Michelin. Per quasi tutta la corsa ha utilizzato S2, cioè una soluzione intermedia tra la gomma dura e quella tenera, da prova corta. La soluzione morbida l'ha utilizzata solamente sulla prova Termini (gomme S1) prendendosi un distacco di sei secondi da Cerrato. Per la P.S. Targa inoltre la scelta è caduta sulla gomma dura (l'ideale) denominata dalla Michelin S3. Il bilancio finale era tutto sommato positivo. Scelte piuttosto oculate, che garantivano un degrado ragionato delle gomme.

## Zanussi contesta

Tocca a Zanussi: anche lui montava le Michelin, però su ruote da 15 pollici mentre sulla Delta queste gomme vengono utilizzate su cerchi da 16". Il problema? Che Zanussi poteva disporre solamente di gomme o troppo dure o troppo tenere. Si poteva fare meglio con altre ruote.

Detto dei primi tre protagonisti veniamo alle Lancia 037: Chiti si è barcamenato tra D5, D6 e D7. Ha sbagliato a Castelbuono montando le D7 che sono apparse troppo morbide (la soluzione giusta per lui erano le D6). Sulla Targa, nel secondo passaggio, ha arrischiato le D6 morbide e invece ci voleva una miscela un po' meno morbida, probabilmente le D5. Diametralmente opposta la situazione del-

l'altra 037 del Jolly Club affidata a Ercolani: il sanmarinese doveva sottostare ai desideri di Chiti in quanto sfruttava le gomme già utilizzate dal pilota toscano. Un grosso errore a Montemaggiore, è salito con la D5, a suo dire ci volevano addirittura le D7 morbidissime.

## Caneva poco morbido

Anche i gruppi A sono costretti a dibattersi con questi cavilli. Veniamo subito al vincitore Caneva: la sua Escort montava gomme Pirelli utilizzando la soluzione tra il medio e il morbido, cioè D2, D3 e D5. Ha optato soprattutto per le D5 dietro, anche se si poteva migliorare montando D3. La Targa la faceva con D3 sia davanti che dietro, Castelbuono con D2 davanti e D3 dietro, Termini con D3 e D5 rispettivamente. Con le D5 dietro trovava la vettura particolarmente sovrasterzante. Qualche patema in più, ma la vittoria alla fine non gli è sfuggita. I suoi diretti inseguitori, Fabbri e Milanese con le Opel Kadett, utilizzavano invece Michelin. Hanno sempre scelto una soluzione dura scontrandosi con il tecnico della Michelin Cravero fautore, alla vigilia, di una scelta più tenera. Il team Opel ha voluto fare di testa sua e non sembra che ci abbia proprio azzeccato...

Le Kadett hanno sfruttato molto le D11 davanti e le D20 dietro, Cravero aveva consigliato SB10. Chissà, magari dandogli ascolto...

## Audi indovina

Ascolto che gli ha dato l'Audi Europa Team di Radaelli per le Coupé Quattro di Moscato e Simonini. Loro infatti hanno soprattutto sfruttato SB10 davanti, e dietro tentando le SB11 addirittura, ma solamente per le poche prove di giorno. La soluzione, a detta dei piloti, è risultata indovinatissima. Montato per il debutto della sua Alfa 75 si è servito delle Pirelli D5 sull'anteriore e D6 sul posteriore. Una soluzione morbida. Si lamentava però per il fatto che la sua vettura abbisognava di gomme dal rotolamento più alto che non c'erano: lui ne aveva a disposizione solamente due che utilizzava sulla vecchia GTV6 e quando le ha montate i tempi si sono visti. Esempio: Targa, primo passaggio della seconda tappa, secondo tempo di gruppo (19'56") dietro l'esplosivo tempaccio di Fabbri (19'38").

Chi non aveva grossi problemi di scelta in questo gruppo era Maneo e la piccola Peugeot 205 GTI. Nella prima tappa ha consumato solo sei gomme usando Michelin SB10 davanti e SB20 dietro: di cambiare mescole non gli è mai passato neppure per l'anticamera del cervello: non ne aveva!



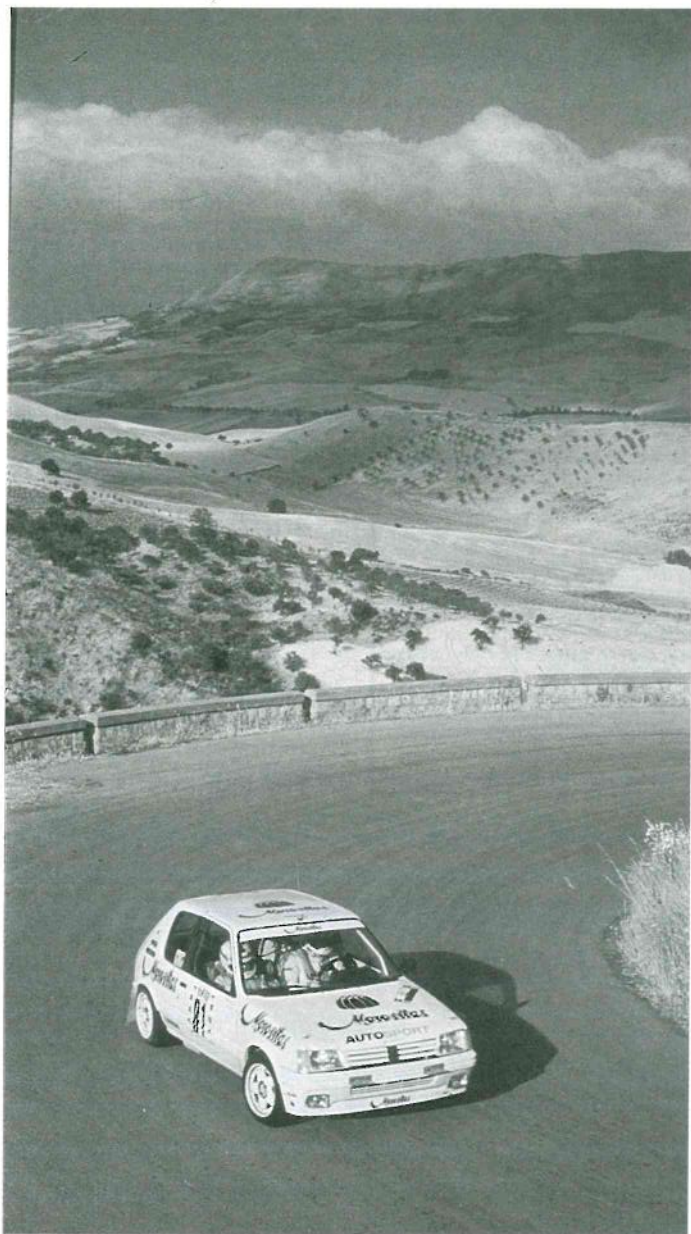
Runfola, è riuscito, con la 037 di Volta, a centrare un ottimo risultato



Con una Porsche vecchiotta, Pellerito si è piazzato in settima posizione



# CARTOLINE DALLA TARGA FLORIO



A sinistra, Prisca Taruffi e la sua vincente Peugeot 205 GTI circondate dallo scenario assolato delle Madonie. Sopra, la Escort di Folco sta perdendo in prova un parafrangente posteriore. Sotto, all'arrivo «storico», di fronte alle tribune di Cerda, il calore dei siciliani si stringe intorno al rally. In basso. A sinistra, Ercolani con la 037 «sinistrata» nell'investimento di un cane. A destra, Stagno nel Gr. N per lungo tempo ha infiammato l'entusiasmo dei palermitani



**Carta d'identità**

**Selezione spietata**

70° Targa Florio, Cerda Palermo, 12-14 giugno 1986. Corsa valida per il Campionato Europeo (coeff. 3), Open d'Italia, CIR (coeff. 4) Campionato Fiat Uno, Trofeo Peugeot, Trofeo Ford Escort, Campionato Uno Turbo.

Organizzazione: A.C. Palermo  
**Sponsor:** IP, Sicilcassa, Totip.  
**Percorso:** 18 P.S. su asfalto per un totale di 977 chilometri selezionati da 415 di prove speciali. Due tappe.

**Vincitori P.S.:** Cerrato 10, Zanussi 6, Tabaton 2.

**Partiti 81, arrivati 42, ritirati 39.**

**Il motivo**

**La T 16 ancora inferiore**

Una verifica era d'obbligo. Zanussi con le nuove modifiche alla sua Peugeot T 16 (incremento della potenza e diminuzione del peso totale) avrebbe potuto impensierire le Delta S4 sull'asfalto meglio che non nelle precedenti esperienze? Risultato finale alla mano bisogna dire che il divario si è sicuramente ridotto (Zanussi senza gli inconvenienti capitati avrebbe potuto essere più a ridosso di Cerra-

to) ma la differenza esiste ancora, è verificabile.

**Com'è andata**

**La beffa di Tabaton**

Partenza a razzo di Cerrato che accusa solamente problemi iniziali allo sterzo e poi la sua corsa scorrerà tranquilla sui binari della vittoria. Tabaton accusa inizialmente problemi di assetto, poi si rompono i bulloni di un disco freno e, a una sola prova dal termine, deve rinunciare alla seconda posizione per la rottura della puleggia dell'albero a camme. Dal terzo posto sale al secondo Zanussi con problemi iniziali di motore e una foratura nella prima tappa che non ci voleva. Alle spalle dei primi tre Chi-

ti deve rinunciare per uscita di strada, Bossini è terzo con problemi di gomme e Ercolani completa una corsa onesta, dopo aver investito un cane e rotto il radiatore. Sfortunata la prova della Anna Cambiaghi, costretta al ritiro per incidente. Per Runfola qualche inconveniente di cammino alla 037, ma un traguardo strameritato.

**I risvolti**

**Organizzazione ko**

Nessuno se l'aspettava invece la macchina organizzativa della Targa Florio ha fatto cilecca. Alla fine della prima prova speciale i commissari non disponevano neppure di un tavolino su cui appoggiare le proprie carte, sulla seconda prova il commissario di parten-

za dà il via a Zanussi, poi lo ferma perchè vede dell'acqua uscire dal posteriore (normale su questa vettura per uno scarico del circuito di raffreddamento). Quando il pilota gli fa segno che non è niente di importante il commissario non gli ridà nuovamente il via, ma lascia ripartire la vettura con il cronometro che già aveva macinato secondi. All'arrivo della prima tappa i concorrenti sono arrivati con gli operai ancora in alto mare nell'ultima tappa del palco. Al riordino di Polizzi, nella seconda tappa, i commissari al C.O. di entrata non disponevano delle tabelle di marcia e via di questo passo. Per un rally che mira ancora più in alto le macroscopiche carenze organizzative questa volta sono apparse chiare.

**La curiosità**

**Taruffi come il padre**

La classifica femminile doveva essere tutta per la Cambiaghi e la Peugeot T 16 kit. Invece la Cambiaghi è incappata in un errore quando non ci voleva.

La classifica femminile è quindi andata alla Prisca Taruffi con una Peugeot 205 dell'Autosport. Giungendo ventunesima assoluta si è candidata pure lei in una classifica finale che continua a proporre nomi nuovi ai vertici.

**In corsivo**

Un nuovo direttore di corsa (Giacomo Sansone al posto di Aquila), ritorno alle due tappe dopo l'esperienza '85 delle 3 frazioni, abbandono di Cefalù in favore delle tribune di Cerda per la partenza della seconda tappa e l'arrivo di entrambe, spostamento del Quartier Generale dall'Hotel Costa Verde (Cefalù) all'Hotel Zagarella (S. Flavia) per essere vicini a Cerda. Infine le modifiche all'ultimo momento per adeguare la gara alle nuove norme di sicurezza CSAI. Tanti cambiamenti, troppi, e così è finita che tante cose non hanno funzionato a dovere. Il grande pubblico siciliano (record per i Rallies di casa nostra), i numeri degli iscritti (da primato per un open), fanno perdonare tante magagne all'organizzazione, ma non le cancella. Speriamo serva da monito per l'edizione '87.



Bossini scruta tra le carte di Roggia, ma i tempi saranno a suo favore



Montalto ha portato al debutto l'Alfa 75 made in Sicilia

**Il fascino discreto**

Cerda. Le prime ore del mattino. Il paesino brulica già di vitalità. Da una scuola elementare alcuni ragazzini gridano sulla strada. Entro in un tabaccaiolo. Chiedo al gestore se è possibile fare una telefonata. Molto gentilmente mi indica il telefono a muro. Passo quattro-cinque minuti in collegamento con la sala stampa della Targa Florio. Quando schiaccio il pulsante di resa dei gettoni il signore dietro il banco, voce grossa e viso dai lineamenti tirati mi chiede di soprassalto: «È ancora in testa Cerrato?». Resto un attimo stupito dalla domanda. Raramente mi era capitato di attraversare un paese durante un rally e trovare un indigeno informato sull'evolversi della corsa. Esco con il sole che batte a picco. Un flash, un attimo di sensazione. L'impressione che il fascino attorno alla Targa Florio esiste, soprattutto da parte dei siciliani. Partecipai, interessati. Mi tornano in mente quelle quattro ore trascorse durante le verifiche nel retro del box di Cerda: quei box e quelle strutture che oggi meritano una rinfrescata e racchiudono tanti anni di storia automobilistica. Ebbene, mi ricordo che ogni qualvolta tentavo di intervistare un pilota, la gente attorno quasi percepiva quello che stava succedendo. Mi circondava, complice di un avvenimento che loro non potevano sostenere in prima persona, ma felici anche solo di testimoniare. I visi puntati sul mio interlocutore. Tanti, interessati all'intervista. Difficile spiegare queste emozioni, come problematico è capire cosa muove questi sentimenti. Ma esistono. Ed esistono soprattutto in occasione della Targa Florio. Una corsa a sé, una corsa ancora umana: che oggi sia un rally e la tradizione sia andata un po' stemperata conta poco.

## Zanussi prende le misure

	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	
<b>Classifica dopo la 1ª tappa</b>	<b>Cerrato</b> 1h45'27"	Tabaton +1'55"	Bossini +4'06"	Zanussi +4'18"	Ercolani +5'28"	Chiti +5'36"	Runfola +6'34"	Alessandrini +8'16"	<b>Caneva</b> +13'58"	Fabbri +15'05"	11. Milanese +15'21"; ...13. Tulini +15'56"; 14. Pellerito +15'56"; 15. Vazzana +16'05".
<b>Tempi delle P.S. (penalità 1ª tappa)</b>	1h45'27"	1h47'22"	1h49'33"	1h49'45"	1h50'55"	1h51'03"	1h52'01"	1h53'43"	1h59'25"	2h00'32"	11. Milanese 2h00'48"(-); ...13. Tulini +2h.01'22"(-); 14. Pellerito 2h01'23"(-); 15. Vazzana 2h.01'32"(-)
<b>Classifica dopo P.S. 13 Gerda</b>	<b>Cerrato</b> 2h03'05"	Tabaton +1'51"	Zanussi +4'13"	Bossini +4'24"	Ercolani +4'57"	Runfola +7'43"	Alessandrini +9'19"	<b>Caneva</b> +16'26"	Fabbri +17'05"	Milanese +17'41"	...12. Tulini +18'30"; 13. Pellerito +18'34"; 14. Vazzana +18'43".
<b>P.S. 14 Polizzi</b>	<b>Cerrato</b> 2h18'06"	Tabaton +2'00"	Zanussi +4'20"	Bossini +4'55"	Ercolani +7'16"	Runfola +8'42"	Alessandrini +10'03"	<b>Caneva</b> +18'05"	Fabbri +18'59"	Milanese +19'50"	...12. Pellerito +20'41"; 13. Tulini +20'42"; 14. Vazzana +20'54".
<b>P.S. 16 Lascari</b>	<b>Cerrato</b> 2h27'54"	Tabaton +2'05"	Zanussi +4'25"	Bossini +5'19"	Ercolani +7'40"	Runfola +9'09"	Alessandrini +10'23"	<b>Caneva</b> +19'16"	Fabbri +20'22"	Milanese +21'15"	...12. Pellerito +21'57"; 13. Vazzana +22'11"; 14. Tulini +22'19".
<b>P.S. 18 Castelbuono</b>	<b>Cerrato</b> 2h39'54"	Tabaton +1'58"	Zanussi +4'42"	Bossini +5'46"	Ercolani +8'06"	Runfola +9'42"	Alessandrini +11'05"	<b>Caneva</b> +20'52"	Fabbri +21'57"	Cambiaghi +23'04"	11. Pellerito +23'26"; 12. Vazzana +23'34"; 13. Milanese +23'36"; 14. Tulini +24'04".
<b>P.S. 19 Polizzi</b>	<b>Cerrato</b> 3h54'58"	Tabaton +1'51"	Zanussi +4'11"	Bossini +6'24"	Ercolani +8'52"	Runfola +10'44"	<b>Caneva</b> +22'46"	Fabbri +24'01"	Cambiaghi +25'01"	Pellerito +25'26"	11. Vazzana +25'29"; 12. Milanese +25'45"; 13. Tulini +26'24".
<b>P.S. 21 San Lucia</b>	<b>Cerrato</b> 3h05'28"	Tabaton +2'20"	Zanussi +4'13"	Bossini +6'53"	Ercolani +9'32"	Runfola +11'03"	<b>Caneva</b> +24'25"	Fabbri +25'27"	Vazzana +26'31"	Pellerito +26'38"	11. Milanese +27'14"; 12. Tulini +28'14".
<b>P.S. 22 Lascari</b>	<b>Cerrato</b> 3h25'17"	Tabaton +2'13"	Zanussi +4'05"	Bossini +7'12"	Ercolani +9'35"	Runfola +11'29"	<b>Caneva</b> +25'36"	Fabbri +26'47"	Pellerito +27'35"	Vazzana +27'38"	11. Milanese +28'54"; 12. Tulini +29'35".
<b>P.S. 24 Termini</b>	<b>Cerrato</b> 3h21'00"	Tabaton +2'14"	Zanussi +4'02"	Bossini +7'40"	Ercolani +9'37"	Runfola +11'49"	<b>Caneva</b> +26'15"	Vazzana +28'19"	Pellerito +28'20"	Milanese +29'29"	...11. Tulini +30'28".
<b>P.S. 25 Montemaggiore</b>	<b>Cerrato</b> 3h54'28"	Zanussi +4'36"	Bossini +8'03"	Ercolani +10'13"	Runfola +12'41"	<b>Caneva</b> +28'25"	Pellerito +29'41"	Vazzana +29'46"	Milanese +31'06"	Tulini +32'15"	
<b>P.S. 26 Targa</b>	<b>Cerrato</b> 3h58'43"	Zanussi +4'11"	Bossini +8'30"	Ercolani +11'46"	Runfola +13'14"	<b>Caneva</b> +31'00"	Pellerito +31'13"	Vazzana +31'32"	Milanese +33'00"	Tulini +34'51"	
<b>Tempi delle P.S. (penalità 2ª tappa)</b>	3h52'43"	3h56'54"	4h01'13"	4h04'29"	4h05'57"	4h23'43"	4h23'56"	4h24'15"	4h25'43"	4h27'34"	
<b>Classifica finale</b>	<b>Cerrato</b> 3h52'43"	Zanussi +4'11"	Bossini +8'30"	Ercolani +11'46"	Runfola +13'14"	<b>Caneva</b> +31'00"	Pellerito +31'13"	Vazzana +31'32"	Milanese +33'00"	Tulini +34'51"	

Nella prima tappa è sempre stato al comando Cerrato. Zanussi è stato attardato da difficoltà causate dal dispositivo di controllo del turbo e da una foratura nelle battute iniziali. Fin dal via leader del gruppo A è stato Caneva. Nella seconda tappa alla quale si riferisce il tabellone, dietro all'incontrastato leader Cerrato, Tabaton ha il primo brutto segno premonitore alla P.S. 21, dove perde in un colpo 29" per problemi di frizione: il ritiro per cedimento del motore arriva tre prove dopo. Caneva controlla Fabbri per il comando del gruppo A finché il pilota della Opel deve abbandonare le sue ambizioni nella P.S. 24.

## Classifica assoluta

### Bossini fra i privati

1. Cerrato-Cerri (Lancia Delta S4) in 3h. 52'43"; 2. Zanussi-Amati (Peugeot 205 T16) + 4'11"; 3. Bossini-Pasotti (Lancia 037) + 8'30"; 4. Ercolani-Roggia (Lancia 037) + 11'48"; 5. Runfola-Poli (Lancia 037) + 13'14"; 6. Caneva-Riccardi (Ford Escort RS Turbo) + 31'00"; 7. Pellerito-Mauro (Porsche 911 SC) + 31'13"; 8. Vazzana-Genovese (Porsche 911 SC) + 31'32"; 9. Milanese-Bianchi (Opel Kadett GSI) + 33'00"; 10. Tulini-Degl'Innocenti (Opel Kadett GSI) + 34'51"; 11. Fabbri-Cecchini (Opel Kadett GSI) + 39'19"; 12. Montalto Sergio-«Play» (Alfa Romeo Alfa 75) + 40'49"; 13. Simonini-Cigala (Audi Coupé Quattro) + 41'01"; 14. Moscato-Lotti (Audi Coupé Quattro) + 43'16"; 15. Folco-Sghedoni (Ford Escort RS Turbo) + 44'50"; 16. Maneo-Zangrandi (Peugeot 205 GTI) + 44'54"; 17. Stagno-Palazzolo (Ford Escort RS Turbo) + 51'33"; 18. Anastasi-Cilano (Fiat Uno Turbo) + 55'27"; 19. Pelli-Martino (Peugeot 205 GTI) + 55'38"; 20. «Gordon»-Cicero (Fiat Uno Turbo) + 56'34"; 21. Taruffi-Lungo (Peugeot 205 GTI) + 56'45"; 22. Brancato-Brancato (Opel Manta GTE) + 1h.03'22"; 23. Cacciarmi-

Pavarotto (Peugeot 205 GTI) + 1h. 03'40"; 24. Anastasi-Saladino (Fiat Uno Turbo) + 1h.04'52"; 25. Giacobbe-Tignino (Peugeot 205 GTI) + 1h.05'14"; 26. «M. Arriva»-«Blu» (Fiat Uno Turbo) + 1h.05'43"; 27. Latteo-Gianbertoni (Fiat Uno Turbo) + 1h.05'48"; 28. Moto-Tumino (Fiat Uno Turbo) + 1h.07'32"; 29. «Errecci»-Gianlongo (Renault 5 GT Turbo) + 1h.12'36"; 30. Bottone-Feo (Ford Escort RS Turbo) + 1h.16'41"; 31. «Wood»-Ferrara (Opel Corsa) + 1h.18'54"; 32. Ferraro-Foti (Volkswagen Golf GTI) + 1h.23'21"; 33. «Brux»-«Sagj» (Opel Manta GTE) + 1h.24'42"; 34. Valenziano-Olvbach (Opel Ascona 400) + 1h.27'12"; 35. Martorana-Incaprera (Peugeot 205 GTI) + 1h.32'58"; 36. Zito-Guzzardi (Fiat Uno Turbo) + 1h.34'24"; 37. Gagliano-Gagliano (Talbot Samba) + 1h.36'32"; 38. Zummo-Mingola (Alfa Romeo Alfa Sud Sprint) + 1h.37'18"; 39. Veninata-Schembari (Autobianchi A 112 70 HP) + 1h.43'03"; 40. Di Lorenzo Francesco-Carrubba (Alfa Romeo Alfa Sud ti) + 1h.48'32"; 41. Severino-Polizzi (Fiat 127) + 1h.53'45"; 42. Di Cesare-Speciale (Fiat Panda 45) + 1h.11'21".

## Classifiche di gruppo

### Gruppo B

#### Il tris di Cerrato

1. Cerrato-Cerri (Lancia Delta S4) in 3h52'43"; 2. Zanussi-Amati (Peugeot 205 T16) + 4'11"; 3. Bossini-Pasotti (Lancia 037) + 8'30"; 4. Ercolani-Roggia (Lancia 037) + 11'46"; 5. Runfola-Poli (Lancia 037) + 13'14"; 6. Pellerito-Mauro (Porsche 911 SC) + 31'13"; 7. Vazzana-Genovese (Porsche 911 SC) + 31'32"; 8. Valenziano-Olvbach (Opel Ascona 400) + 1h.27'12".

### Gruppo A

#### La prima della Ford

1. Caneva-Riccardi (Ford Escort RS Turbo) in 4h23'43"; 2. Milanese-Bianchi (Opel Kadett GSI) + 2'00"; 3. Tulini Degl'Innocenti (Opel Kadett GSI) + 3'51"; 4. Fabbri-Cecchini (Opel Kadett GSI) + 8'19"; 5. Montalto Sergio-«Play» (Alfa Romeo 75) + 9'49"; 6. Simonini-Cigala (Audi Coupé Quattro) + 10'01"; 7. Moscato-Lotti (Audi Coupé Quattro) + 12'16"; 8. Maneo-Zangrandi (Peugeot 205 GTI) + 13'54"; 9. Pelli-Martino (Peugeot 205 GTI) + 24'38"; 10. Taruffi-Lungo (Peugeot 205 GTI) + 25'45"; 11. Brancato-Brancato (Opel Manta GTE) + 32'22"; 12. Ferraro-Foti (Volkswagen Golf GTI) + 52'21"; 13.

«Brux»-«Sagj» (Opel Manta GTE) + 53'42"; 14. Gagliano-Gagliano (Talbot Samba) + 1h.05'32"; 15. Severino-Polizzi (Fiat 127) + 1h.22'45".

### Gruppo N

#### Doppietta Escort

1. Folco-Sghedoni (Ford Escort RS Turbo) in 4h.37'33"; 2. Stagno-Palazzolo (Ford Escort RS Turbo) + 6'43"; 3. Anastasi-Cilano (Fiat Uno Turbo) + 11'44"; 4. «Gordon»-Cicero (Fiat Uno Turbo) + 11'44"; 5. Cacciarmi-Pavarotto (Peugeot 205 GTI) + 18'50"; 6. Anastasi-Saladino (Fiat Uno Turbo) + 20'02"; 7. Giacobbe-Tignino (Peugeot 205 GTI) + 20'24"; 8. «M. Arriva»-«Blu» (Fiat Uno Turbo) + 20'53"; 9. Latteo-Gianbertoni (Fiat Uno Turbo) + 22'42"; 10. Moto-Tumino (Fiat Uno Turbo) + 22'42"; 11. «Errecci»-Gianlongo (Renault 5 GT Turbo) + 27'46"; 12. Bottone-Feo (Ford Escort RS Turbo) + 31'51"; 13. «Wood»-Ferrara (Opel Corsa) + 34'04"; 14. Martorana-Incaprera (Peugeot 205 GTI) + 48'08"; 15. Zito-Guzzardi (Fiat Uno Turbo) + 49'34"; 16. Zummo-Mingola (Alfa Romeo Alfa Sud Sprint) + 52'28"; 17. Veninata-Schembari (Autobianchi A 112 70 HP) + 58'13"; 18. Di Lorenzo Francesco-Carrubba (Alfa Romeo Alfa Sud ti) + 1h.03'42"; 19. Di Cesare-Speciale (Fiat Panda 45) + 1h.26'31".

# Un grido: Vittorione!!!

All'incredibile notizia della vittoria è esploso in una gioia irrefrenabile. Vittorio Caneva raggiunge il traguardo con la Ford Escort RS Turbo dopo tantissime corse andate male e vince stupendamente

di Giovanni Bertizzolo

Aver concluso la prima tappa con un minuto abbondante sul diretto inseguitore Fabrizio Fabbri non lo tranquillizzava per niente. Neppure il mantenimento del vantaggio nella seconda notte. Continuava a dire: «È impossibile che continui così, prima o dopo si romperà qualcosa!». Addirittura all'arrivo finale quasi non ci credeva. Vittorio Caneva dopo due anni di estenuanti ritiri era riuscito a portare la vigliacca Escort RS Turbo al traguardo, e al primo posto di gruppo.

A quel punto, solo a quel punto, la gioia è esplosa irrefrenabile. Fino al punto di sollevare di peso il minuto preparatore Repetto e farlo girare su se stesso come una trottola. Una gioia più che meritata. Oramai il vicentino si stava meritando l'Oscar della sfortuna e del traguardo mai raggiunto.

Bisogna confessare per onestà che fino alla fine neanche gli addetti ai lavori ci credevano in questo successo: troppo influenzati dalla nomea negativa che la Escort si era conquistata con il tempo. Il fatto che Caneva fosse al comando non stupiva di certo: lo aveva quasi sempre fatto finché la vettura teneva; anche questa volta rispettava un copione.

## Recita a soggetto

Un copione che però ad un certo punto è sparito: tutti si sono messi a recitare a soggetto ed è saltato fuori il trionfo. Perché di trionfo si tratta. La Escort di Caneva non era altro che un gruppo N (identico assetto) con qualche cavallo in più: sapendo che il pilota c'era, Carlo Micci ha cercato di non sofisticare più la ricerca della vettura, limitandosi a renderla finalmente affidabile. C'è riuscito, ma l'assetto mal si adatta al veloce circuito della Targa. La velocità di Caneva ha supplito a tutti gli inconvenienti ribadendo il fatto che quando ha una macchina che raggiunge la fine sono dolori per tutti.

Fino all'ultimo ha cercato di dare l'anima anche Fabrizio Fabbri: staccando tempi notevolissimi su certe prove dove rifilava venti secondi al pilota Ford e alternando prestazioni non proprio esaltanti, ormai si era rassegnato al secondo posto quando ancora una volta la mala sorte ha fatto capolino. Prima la rottura dell'acceleratore che lo relegava sul fondo della classi-



In un'unica foto racchiusi i grandi protagonisti della Ford Italiana: da sinistra Sghedoni, Riccardi, Folco, Caneva, e il preparatore delle Escort Repetto

fica: poi la guarnizione della testa bruciata a mettere in dubbio, proprio sull'ultima prova il traguardo. Alla fine è arrivato: terzo di gruppo. Basta per riproporlo nella classifica di Campionato. Però il suo obiettivo era quello di stare molto più sotto a Caneva riprendendo una rivalità che ha in questi due ragazzi ancora il sapore di quella genuinità sparita ormai del tutto.

Il terzo incomodo era Milanese,

che poi è diventato il secondo. Con una prestazione che poteva essere ancora migliore senza una foratura, ha ribadito il fatto che le Kadett GSI stanno raggiungendo un discreto stato di affidabilità dopo le prime uscite stagionali del tutto disastrose. Al Lanterna sono arrivate ambedue; idem alla Targa, il futuro a questo punto (Caneva permettendo) può essere roseo.

Intanto il comando della classifica di campionato continua a

mantenerla quel diavolo di un Tullini. Il fiorentino, a dispetto del tecnicismo evidente in questa categoria, con una Manta non più giovanissima continua ad incrementare il suo vantaggio con prestazioni che hanno nella regolarità la base di partenza. La Manta di Terrosi non accusa il minimo problema e il pilota può gestirsi la corsa senza inconvenienti: badando al sodo, cioè al traguardo, certo che per strada diversi si fermeranno. La tattica fino ad oggi ha funzionato. Alle sue spalle si è inserito un decisissimo Montalto che portava al debutto l'Alfa 75 made in Sicilia. La vettura, nonostante fosse stata ultimata solo alla vigilia della corsa non ha avuto grossi problemi: i cavalli sono tanti e sulle prove veloci si sono fatti sentire confermando il potenziale della vettura. Con l'omologazione del turbo (ma quando avverrà? Si parla di luglio, ma conoscendo le usanze in Alfa Romeo...) e l'inserimento in campionato di quella preparata da Nocentini e probabilmente affidata a Stagni potrebbero vedersi della novità non poco interessanti.

## Le Audi deludono

E veniamo all'Audi Sport Euro-Team: il bilancio non può essere positivo. Subito ferma la Paola de Martini con la vecchia 80 Quattro. Le nuove Coupé sono andate avanti a singhiozzo, sempre dopo tutte le altre squadre ufficiali.

Simonini è riuscito a vedere il traguardo davanti al compagno di squadra Moscato. Il modenese si è trovato a combattere con una macchina che spesso non voleva saperne di ripartire: con cambi ripetuti dei fusibili della pompa benzina qualcosa è andato meglio ma restava da risolvere l'instabilità dell'assetto che sull'anteriore ha fatto lavorare non poco l'equipaggio.

Poco convincente la corsa di Maneo con la Peugeot 205 GTI dell'Autosport. Penalizzato su un percorso veloce dalla mancanza di cavalli ha dovuto combattere anche con altre avversità: una batteria è scoppiata, nelle curve a destra la vettura mancava di colpo e via di questo passo.

Il raggiungimento del traguardo ha rappresentato la fine di un incubo. Da segnalare ancora la disastrosa corsa del romano Caldaro la finché non è uscito di strada nel tentativo di andare a prendere Tullini.

## Gruppo N: Questione a due

Costretta ad una pausa meditativa nei confronti di una Pierangela Riva che nell'inizio di stagione aveva deluso più che convincere per la Ford Italiana le cose non erano iniziate bene neanche con Folco Zambelli alla vigilia. Provando la macchina di gara si era staccata una ruota, la Escort era uscita di strada danneggiando il telaio. Il vicentino ha dovuto correre in queste condizioni e per di più a contrastarlo c'era lo spauracchio di Stagno.

Il giovane siciliano, anche lui alla guida di una Escort, ma preparata da Ferraro, già l'anno scorso aveva messo la squadra ufficiale in apprensione e fin dalle prime prove speciali dimostrava di voler ripetere l'impresa. Lotta a due quindi, e finalmente un interesse su questo gruppo che l'intera stagione fino ad ora aveva escluso. Ma è durata solamente finché Stagno non ha forato in prova. I minuti di ritardo accumulati lo hanno tagliato fuori per la vittoria: sono arrivati gli exploits con i tempi, ma a quel punto a Zambelli bastava stare a guardare cercando di preservare una vettura che già non stava in strada e che poi accusava anche una frenata precaria, solamente su tre ruote.

Ma anche questa volta per l'equipaggio ufficiale della Ford è andata bene. Adesso il titolo è quasi in tasca: potrebbe diventare matematicamente inattaccabile dal Lana e a quel punto si potrebbe vedere il vicentino alle prese con un gruppo A. Sulla prima prova sensazione aveva destato, come sempre in queste sue ultime uscite, la Renault 5 di Gallione. Staccando il miglior tempo aveva dimostrato di potere dire seriamente la sua.

Purtroppo nella prova successiva capitava uno stranissimo incidente in cui si autoeliminavano le due vetture identiche della Sport Racing. Artusio rompeva un semiasse alla fine di una curva pericolosa: l'equipaggio non faceva in tempo a scendere dalla vettura per segnalare ai soccorsi il pericolo quando arrivava lanciafiamme Gallione il quale non riusciva a evitare il tamponamento. Addirittura nella botta il navigatore di Artusio veniva scagliato nella scarpata, senza però conseguenze. Davvero il colmo della sfortuna!