



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione Rallye Int.le di Sicilia
PASQUALE GRECO



TUTTORALLY

MENSILE DI RALLYSMO

ANNO V N. 7/8 LUGLIO/AGOSTO 1987 LIRE 5.000

tecnica

MAZDA 323 4WD Gr. N

il punto

SULLA SETTIMA ZONA

interviste

PASCAL NEYRET

MONDIALE

DOPPIETTA

LANCIA

PER L'IRIDE



PEUGEOT 309 GR.A

p o s t e r

Cerrato, e tre!

Con questo successo Dario entra di diritto nella leggenda della più antica gara su strada - Dietro di lui ottima prestazione di Grossi con la BMW M3 e di Cunico, vincitore del Gruppo N

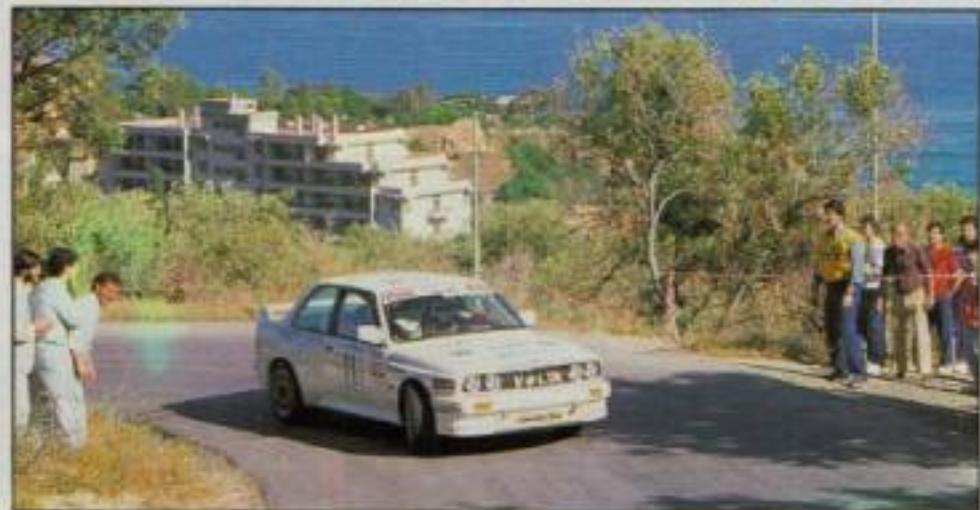
Cefalù — Dario Cerrato è diventato l'uomo record della Targa Florio vincendo per il terzo anno consecutivo la classica siciliana pareggiano le tre vittorie di Gendebien, Maglioli e Vaccarella. La vettura sempre una Lancia; la 037 nell'85, la Delta S4 nell'86 e la Delta 4WD quest'anno. Il record lo divide con il bravo Geppi Cerri che non l'ha lasciato solo un minuto in questi tre fantastici successi.

Sul traguardo di Cefalù, allestito per pochi intimi visto che c'erano circa 500 persone di cui almeno la metà di addetti ai lavori, il pilota del Jolly Club Totip con grande soddisfazione saliva trema al cielo significando la sua terza impresa. E proprio d'impegno possiamo parlare se pensiamo alla lotta con Grossi che disponeva della potente BMW M3. Cerrato ha fatto la sua gara ma l'avversario gli è stato spesso davanti nelle prove speciali e con un numero sufficiente di pneumatici di mescola giusta forse le cose sarebbero andate diversamente. Trattandosi di prova valida anche per l'europeo i Gruppi B sono stati accreditati e Rayneri è risultato il più veloce in assoluto con la 037, primo solo nella classifica riservata al campionato italiano. Alle spalle di Cerrato e Grossi «un patto di non belligeranza» tra Bossini, Zanussi e Del Zoppo finiti nell'ordine che si sono guadagnati la loro giornata senza chiedere ai loro mezzi prestazioni che non potevano cifrare. Bossini ha portato al debutto la 75 Turbo, Zanussi ha ormai il passo rivolto alla 405 ed agli impegni mondiali e Del Zoppo era rimasto troppo deluso per non aver avuto la Delta Gruppo A al posto della Uno Turbo.

Tra le vetture di serie grande battaglia con Rossi e la Sierra a dettar legge fin quando una uscita di strada dell'ex-motociclista non gli ha compromesso tutto a vantaggio di un Cunico che finalmente recupera qualche credito dalla fortuna. La Cambiaghi, ha preceduto la De Martini e la Taruffi dimostrando di essere molto veloce sull'asfalto.

Grossi

Intanto Torronen, unico straniero al via doveva farsi in quattro assieme ai meccanici dell'Audi per far andare la Golf GTi 16V messagli a disposizione da Radèselli. Freni per Zanussi che li faceva prontamente cambiare ed anche Tabaton lamentava lo stesso problema. Grossi si faceva sotto vincendo la settima e l'ottava e riducendo il suo ritardo dal battistrada a soli 13". Nell'ultima speciale della prima tappa lasciava Tabaton per problemi di motore sulla sua Delta 4WD. Rossi consolidava la sua leadership nel Gruppo N mentre Rayneri correva in testa senza rivali precedendo Bertone e Zanon tutti e tre su 037. Tra la pri-



Cerrato col fiato di Grossi

Nella speciale d'apertura Cerrato staccava Tabaton di 2", Bossini di 4" mentre Grossi giungeva con un ritardo di 13". Delusione subito fra i siciliani che perdevano nella prova Zambuto (centrale) e Todaro (uscita di strada) mentre Ciraci si fermava col motore out.

Il pilota della BMW prendeva le misure sul pilota Lancia pareggiano la seconda e vincendo la terza. Abbandonava Fassina dopo un acuto nella prima prova, e Marini (turbina). Cerrato guadagnava qualche secondo nella quarta, nella quinta e nella successiva faceva patta ancora con



Dall'alto: i vincitori Cerrato-Cerri, la BMW M3 di Grossi ed il leader del Gr. B Rayneri. Nella pagina seguente Cunico e la Cambiaghi: dominio in Gr. N e nel femminile
[Studio '83]

ma e la seconda frazione di gara le assistenze rimettono in sesto le vetture ed il lavoro non mancava in particolare al Team di Badeselli che doveva sistemare la Golf di Teivozen, la Coupé della De Martini e la Golf di Boenigl che aveva corso per tutta la notte con le esalazioni del gas uscite dallo scarico rotto.

Cerrato primo

La seconda tappa si correva tutta di giorno e Grossi sceglieva la prova «Targa» per sferrare l'attacco decisivo per sovralzare Cerrato ma le gomme con mescola DS si rivelavano inadeguate sulla BMW per l'assalto madonita surriscaldato.

Cerrato si limitava a controllare la corsa. Grossi faceva un testacoda nella terza speciale perdendo l'ultima occasione di scuotere il capoclassifica. Montalto si ritirava col motore spremuto come una arancia. Il leader del Gruppo N, Graziano Rossi, si ritirava per una fessura di strada mentre la Taruffi era intenzio a cambiare la centralina con la perdita di 4 minuti. Tra le vetture di serie passava al comando Aghini e poi rompeva il cambio, Galli che lo rilevava ma si metteva subito dopo la vettura per cappello ed era Cunico che conquistava il comando del Gruppo fino al traguardo.

Matteo Russo



Gruppo N

Cunico in forma

Una volta tanto il conte oca la dea bendata è stato chiuso in parità da Franco Cunico che si è costruito il primato tra le vetture di serie matrone su matrone, prova dopo prova (esclusa la settima). Ha impostato una gara molto intelligente fatto di piccole e anche di testa perché sapeva benissimo che il diverso di cavalli tra la sua Lancia Delta e la Sierra Cosworth di Rossi non consentiva gare d'attacco. A parte l'acuto di Fassina con la Delta del Jolly nella speciale d'apertura ed il suo ritiro nella successiva per niente al motore era l'ex motociclista Graziano Rossi che agganciava il tiranno con quel mostro di Sierra. Il suo non è stato un vero e proprio monologo perché sia Cunico che Aghini (205 Gti 1.9) non l'hanno mollato mai mantenendosi a distanza ravvicinata. È stato in questi transgredi che Cunico sconsigliato, ma non troppo, da un inconveniente alla centralina che gli faceva perdere due minuti, giudicava la gara non persa. Il pilota sponsorizzato dai concessionari Lancia veniva sovralzato oltre che da Aghini anche da Galli (RS GT Turbo).

Lo lotto si racchiudeva tra i quattro con Arietti (Lancia Delta 4WD) staccato. La prima tappa si concludeva con Rossi davanti ad Aghini, Galli e Cunico. Dalla notte al giorno con 24 ore di riposo ritroviamo i contendenti trasformati. Rossi non paga della sua prestazione andava alla ricerca del tempo e

nella prova speciale numero 11 (Santa Lucia) intento a recuperare il tempo perso nella precedente andava fuori strada lasciando la compagnia che riceveva in dono una vittoria in Gruppo ormai insperata. Su questo piatto d'argento si avvicinavano sia Aghini che Galli. Assaporavano per un attimo il succulenta piatto prima di ritirarsi, il primo per rottura del cambio ed il secondo per capottamento. A quel punto Cunico si fregava le mani sicuro della vittoria, senza voltarsi indietro incurante di Arietti finito secondo a 2'4" e davanti al locale Barraja. Leggermente più indietro concludevano Solfrassi e Garibino tutti e due con un 205 Gti 1.9 mentre Picciotto rallentato da problemi di assetto che gli avevano fatto perdere molto tempo nella prima frazione di gara si piazzava al sesto posto. Alle spalle del palermitano il messinese Tramontana che arrivava al traguardo con una RS GT Turbo ingovernabile per due molette, una sull'anteriore ed un'altra nella ruota posteriore sinistra contro un marchipiede. Prisco Taruffi che si era mantenuto fino all'11^a speciale intorno alla quinta posizione era costretto a rallentare per niente alla centralina che lo relegavano sul traguardo di Cerci all'indescrivibile posto.

Storpiata la gara di Tumino (Sierra Cosworth) che senza i sette minuti e mezzo di penalità avrebbe guadagnato uno onorevole terzo posto.

Gruppo B

Ancora Rayneri

Ci limitiamo a farvi lo cronaca di ciò che è successo riportandovi i commenti poco gratificanti fatti su un Gruppo voluto da regolamenti balordi. Un pugno di piloti gettati in una corsa e poi totalmente abbandonati dal pubblico, dai cronisti. Nella Targa Florio partivano in coda per la concorrenza delle validità europee. Erano in sei a bordo di tre Lancia Rally 037, due Porsche 911 Sc ed una Opel Ascona 400. L'ha spuntata come da pronostico Rayneri in coppia con Cassina sulla 037 del Jolly Totip. La sua gara è stata certamente meno rischiosa di quella disputata in Sardegna. I concorrenti del Gruppo N che lo precedevano in partenza davano subito strada appena lo incidevano nell'specchietto. Il fatto che sia stato eliminato l'acripista primo del loro passaggio ha mantenuto il pubblico ordinato. Il pilota del Jolly non ha avuto praticamente rivali. Alle sue spalle si è classificato Bertuccio, anche lui alla guida di una 037, resosi protagonista di una uscita di strada alquanto fortunosa che lo ha visto prima di panarli lungo un prato nella speranza ricerca di una stradina di collegamento alle prove speciali trovata per caso, giusto in tempo per finire il rally. Uno accompagnato che già è costato solo 2 minuti e mezzo di ritardo. Al terzo posto, ultimo superstite di questo Gruppo, l'equipaggio locale composto da Cassaniti e Barberino su Porsche. Tra i ritirati Zanco (037) per colpa di una rottura all'inizio della seconda tappa.

Femminile

Brava Anna!



Era scesa in Sicilia con le ferme intenzioni di darsi battaglia dalla prima all'ultima speciale e così è stato tra Anna Cambioghi e Paolo De Martini. Prisco Taruffi che correva con la Delta dei Concessionari Lancia ha dovuto impostare una gara d'attesa visto le differenze di cavalli che lo separava dalle sue due colleghi. Tra i due litiganti la terza

poteva godere, ed invece è stata proprio la pilota Lancia che ha penato di più con le sue meccaniche, la solita centralina. Anna Cambioghi con qualche anno in più della De Martini e con una esperienza maggiore sulle strade della Targa non ha fatto che per i suoi trascorsi di velocista, ha avuto lo meglio segue ►

Brava...

«fruttando a dovere la sua Peugeot 205 Gti 1.9. La svolta della gara è arrivata nella prova speciale denominata «Targa» dove lo Cambiaghi infliggeva 25 secondi alla De Martini che fino a quel momento l'aveva sempre

Tuttavia nonostante diversi problemi tecnici lamentati sulla sua Audi Coupe, Lo De Martini dei canti suo tenere nulla toglierà alla bravura della Cambiaghi, come lei stesso ha riconosciuto, disponendo di una vettura con un ottimo assetto ma con un motore non molto potente. Addirittura non ha avuto problemi ad affiancare cioè la 205 GTi della rivale.

si era dimostrato più veloce. La sua rabbia comunque non era finta per la scarsa potenza della Coupé quanto per l'impossibilità di provare le gare con un mulietto che le consentirebbe di poter conoscere meglio i limiti del mezzo e magari rischiare di più. Un altro cruccio per la De Masi è stato lo strinchezza psichica che si è mostrata quando

dall'inizio della stagione, settimana per settimana. Alle spalle della Combiaghi e della De Martini una Priolo Taruffi molto affordato ed al quarto posto l'equipaggio di casa con la Ferraro e la Foti sulla N5 G1 Turbo. La loro corsa è stata impostata sulla regolarità per condurre il mezzo sino alla fine per poter conquistare i punti in regola.

La Tecnica

Alle verdiche svolte davanti alle tribune di Cerdas il primo colpo d'occhio è stato fatto per la BMW M3 di Völtz affidato alla guida di Grossi. L'interesse scaturiva certamente non per il gran rumore fatto alla vigilia ma per il risultato vincente con seguito da una vettura simile in Corsica. La M3 di Völtz è identica per scocca, motore, cambio ecc. solo sugli assetti varia perché si studiano gara per gara. Per quanto riguarda i test — affermava Grossi — noi ne abbiamo fatti di meno rispetto al team di David Richards. Per la Targa Florio abbiamo scelto degli ammortizzatori a corso lungo posteriormente con una durata piuttosto rigida. Anche la Lancia con le soluzioni già sperimentate in Corsica per l'assetto e l'areodinamica. Infatti solo sulla vettura di Cerrato comparivano quelle appendici sul tetto apparentemente insignificanti ma che in realtà producono un effetto depurante e le gomme più larghe. Una iniezione di cavalli per l'Aila '75 che finalmente ho avuto il motore turbo al posto dell'aspirato. Peccato che il poco tempo a disposizione non ha consentito a Grossi di trovare l'assetto giusto sulla vettura.

Sulla Peugeot 309 di Zanussi il lavoro di preparazione si è concentrato sul motore più «spinto» in coppia e con l'assetto per il veloce. Sulla coppia portata a 4500 giri il lavoro sullo 205 Gh 1.9 della Cambioghi che ha scelto di abbassarlo rispetto al limone. Per Del Zoppo una Fiat Uno Turbo uguale al mondiale ma con la differenza di rapporti al cambio un po' più lunghi. La University Motors ha messo a punto la Delta di Cusano regolando l'inquinatore della vettura per l'esatta.



In questa pagina: Bossini e la sua Alfa 75 Turbo terzi assoluti dietro a Cerrato e Grossi. Nella pagina seguente: il torinese Maggia che si è aggiudicato la prova del Trofeo Uno (Studio '83)

Campionato Fiat Uno

In Sicilia si correva anche la terza prova del campionato monomarca della Fiat con 19 partenti. Una gara incerta sino alla fine grazie al duello tra Musso, Barchiesi e Maggio. L'ha spuntata quest'ultimo ripetendo il successo di Limone. Il trionfo l'ha costruito tutto nell'ultima speciale scavalcando di soli due secondi Barchiesi sul traguardo di Cerdà. Musso che aveva dominato anche se con un esiguo vantaggio è stato bersagliato dalla sfortuna nella quinta speciale.

Sulla sua Uno Turbo si rompeva il manico del turbo perdendo di colpo la potenza nel motore. È stato subito Barchiesi che ne approfittava balzando in testa alla classifica in virtù del miglior tempo fatto segnare nella prova. Barchiesi convinto di aver guadagnato un vantaggio sufficiente (otto secondi) non spingeva nell'ultima speciale facendosi precedere sia da Maggio, che gli recuperava il ritardo, e da Musso. Della si aggiudicava la classifica delle Uno 70. Nonostante la doppia vittoria di Maggio è ancora Musso che comanda l'assoluta del campionato in virtù della prova a doppio coefficiente della Sardegna. Al secondo posto sempre Barchiesi che precede Maggio. Sempre Musso anche tra gli under 23 mentre Pellerino si difende tra le Uno 70 dalla rimonta di Della. Per le donne tutto come prima.



● In margine alla Targa Florio si è svolta una tavola rotonda con la partecipazione di Carlo Cavicchi (Autosprint), Chiarappa (Peugeot), Serena (Casi), Alessi (Act), Messina (AC Palermo), Lisi (Corriere della Sera) e Liistro (Lancia). Il tema dell'incontro «La Targa ed i rally per il progresso dell'automobile». Ci è subito una forzatura l'aver inserito la Targa nel tema e ciò ha anche provocato interventi fuori argomento. A parte l'introduzione di Cavicchi e la relazione di Chiarappa tutti gli altri hanno parlato di tutto tranne che di ral-

ly intesi come laboratorio di alta tecnologia al servizio delle case automobilistiche che devono affermare sul mercato i loro prodotti. C'è stato poi uno scambio di fioretto tra i giornalisti Gramignani e Cogni che a più riprese hanno attaccato Serena contestandogli l'inadeguatezza dei regolamenti in particolare quelli riguardanti il Gruppo B che doveva essere cancellato, alla luce delle decisioni della Fisa. Serena sulle prime si è difeso poi ha affermato che spesso a Roma si è costretti a correggere alcuni errori con degli altri.

Prova per prova

P.S. 1

1. Cerrato-Cerni (Lancia Delta 4WD) in 8'11"; 2. Tabaton Tedeschi (Lancia Delta 4WD) a 2"; 3. Bosoni-Pastori (Alfa Romeo 75 Turbo) a 4"; 4. Senni-Antoni (Peugeot 309 GLi) a 6"; 5. Gerosa-Di Giacomo (Fiat Uno 70) a 13"; 6. Tabaton-Bilotti (Lancia Delta 4WD Gr. N) a 27".

P.S. 2

1. Cerrato e Gerosa in 14'30"; 2. Tabaton a 2"; 3. Bosoni a 22"; 5. Tabaton a 32"; 7. Cuccini-Evangelisti (Lancia Delta 4WD Gr. N) a 34".

P.S. 3

1. Gerosa in 9'33"; 2. Cerrato a 2"; 3. Tabaton a 6"; 4. Bosoni a 10"; 5. Bosoni a 29"; 7. Bosco-Mazzoni (Ford Sierra Cosworth Gr. N) a 39".

P.S. 4

1. Cerrato in 18'13"; 2. Gerosa a 4"; 3. Tabaton a 19"; 4. Bosoni a 33"; 5. Bosoni a 52"; 7. Cerrato a 1'18".

P.S. 5

1. Cerrato in 8'; 2. Tabaton a 9"; 3. Gerosa a 12"; 4. Bosoni a 13"; 5. Bosoni a 22"; 7. Cerrato a 1'18".

P.S. 6

1. Cerrato e Gerosa in 12'09"; 2. Gerosa a 4"; 3. Tabaton a 19"; 4. Bosoni a 30"; 5. Bosoni a 52".

P.S. 7

1. Gerosa in 12'09"; 2. Cerrato a 7"; 3. Tabaton a 12"; 4. Bosoni a 30"; 5. Bosoni a 52".

6. Bosco a 31"; 6. Bosco a 40".

P.S. 8

1. Gerosa in 17'30"; 2. Cerrato a 7"; 3. Bosoni a 32"; 4. Bosoni a 43"; 5. Del Zoppo-Sestini (Fiat Uno Turbo) a 19'9"; 6. Bosoli a 1'13".

P.S. 9

1. Gerosa in 18'23"; 2. Cerrato a 5"; 3. Bosoni a 32"; 4. Bosoni a 55"; 5. Cambiaghi-Gennari (Peugeot 305 Gr. 2) a 39"; 7. Bosco a 1'13".

P.S. 10

1. Gerosa in 17'30"; 2. Cerrato a 7"; 3. Bosoni a 32"; 4. Del Zoppo e Torrisi-Zanetti-Wiede (Vw Golf Gr. 2) a 24"; 5. Cuccini a 30".

P.S. 11

1. Cerrato in 9'44"; 2. Gerosa a 8"; 3. Bosoni a 12"; 4. Cambiaghi a 22"; 5. Del Zoppo a 31"; 6. Cuccini a 32".

P.S. 12

1. Cerrato in 12'09"; 2. Gerosa a 4"; 3. Bosoni a 19"; 4. Cambiaghi a 30"; 5. De Martini-Gallieni (Audi Coupe) a 47"; 6. Cuccini a 52".

P.S. 13

1. Cerrato 18'03"; 2. Gerosa a 7"; 3. Bosoni a 30"; 4. Bosoni a 40"; 5. Battista-Gattorno (Ford Sierra Cosworth Gr. N) a 47".

P.S. 14

1. Cerrato in 17'30"; 2. Gerosa a 8"; 3. Cambiaghi a 17"; 4. Torrisi-Zanetti a 28"; 5. Bosoni a 37"; 6. Battista a 49".

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Baghino-Giuliano (Talbot Talbot 1300) a 3h41'27"; 2. Pozzo-Navarra (Fiat 127) a 4h3"; 3. Merello-Bonelli-Grosseddu (A 112) a 7'12"; 4. Bonomi-Cavallini (Fiat 127 Sport) a 27'27".

Classe 2000: 1. Senni-Antoni (Peugeot 309 Gr.) in 3h01'20"; 2. Del Zoppo-Sestini (Fiat Uno Turbo) a 1'13"; 3. Ferrerri-Dellici (Fiat Uno Turbo) a 5'47"; 4. Cambiaghi-Gennari (Peugeot 305 Gr. 2) a 6'21"; 5. Bosco-Mondello (Vw Golf Gr. 2) a 7'03"; 6. Cambiaghi-Torrisi-Zanetti-Wiede (Vw Golf Gr. 2) a 17'54"; 7. Torrisi-Zanetti-Wiede (Vw Golf Gr. 2) a 17'54"; 8. Ottolino-Massari (Citroen Cx 20) a 16'10"; 9. Tronconi-Pastori (Peugeot 305 Gr.) a 37'06".

Classe oltre 2000: 1. Cerrato-Cerni (Lancia Delta 4WD) in 3h44'26"; 2. Gerosa-Di Giacomo (Fiat Uno 70) a 5'17"; 4. De Martini-Gallieni (Audi Quattro Coupé) a 14'09".

GRUPPO B

Classe salvo: 1. Rappi-Cassina (Lancia Rally) in 2h27'31"; 2. Sestini-Bonelli (Lancia Rally) a 3'12"; 3. Camboni-Berbarino (Porsche 911 Sc) a 2h24'26".

Le classifiche del Campionato Fiat Uno

- Maggi-Bertone (Turbo) in 1h24'11"
- Barchiesi-Paini (Turbo) a 2"; 3. Moretti-Cassina (Turbo) a 3'39"; 4. Vicario-Schmid (Turbo) a 1'35"; 5. Della Zunelli (2) a 2'29"; 6. Pellegrino-Venturi (2) a 20'1"; 7. Del Gal-Cassina (Turbo) a 7'08"; 8. Agnelli-Palenzona (Turbo) a 7'51"; 9. Gerosa-Uccio (Turbo) a 4'36"; 10. Senna-Cassano (2) a 17'01"; 11. Tabaton-Laporta (Turbo) a 14'38".

● La Targa Florio si è fatta in quattro perché oltre all'europeo, all'italiano ed al campionato Fiat Uno si correva anche in coda il Trofeo interregionale (Sicilia e Calabria). Fiat Uno Turbo. La prova è stata vinta da Cuccini davanti a Canuso ed

Anastasi su un percorso che ricavava alla lettera quello della seconda tappa. Alla fine della prova Anastasi ha sporto reclamo nei confronti dei due concorrenti che l'hanno preceduto sul traguardo. Il tutto si è risolto con un nulla di fatto.