AUTOSPRINT

CIVT TORNA L'ALFA ROMEO E STRAVINCE! pag.68

SETTIMANALE 18
Anno XXX - 1-7 maggio 1990
Sped. in abb. postale gr. II/70
L. 2.500

I TIFOSI
LO AMANO
LA FERRARI
LO DIFENDE
GLI ALTRI TEAM
LO SOGNANO
MA LA STAMPA
ITALIANA
CROCIFIGGE
MANSELL

PERCHÉ?

ESCLUSIVO LA F.1 SEGRETA DI EDDIE JORDAN

Poca fortuna per Cerrato in Sicilia (nella pagina a fianco, seduto sconsolato sul cofano della sua Delta) dove il campione d'Italia si è dovuto arrendere allo scatenato Liatti (sopra) e a Deila. Nemmeno la rottura del turbo (a destra, l'assistenza dove si è proweduto al cambio del particolare in avaria) giustifica però il terzo posto di Darione alla Targa Florio (Photo4)

PIERO FA IL DARIO

Cerrato si è dovuto arrendere ai «discoli» Liatti e Deila: il biellese ha stravinto nonostante problemi nella prima speciale, Piergiorgio è stato la rivelazione

PALERMO - A tavola adesso sono seduti in tre e il campionato italiano è diventato veramente tutto da godere. Il tempo della noia, dell'ovvio, è lontano anni luce e anche sulle strade dell'università dell'asfalto, la Targa Fiorio, si è vissuto intensamente dal primo all'ultimo minuto. Ha vinto Piero Liatti davanti a uno splendido Piergiorgio Deila e a Dario Cerrato, che sembra pagare il voltafaccia della sorte dopo tanti anni senza problemi. E se i colpi della sorte hanno segnato l'andamento di una gara senza spazio per recuperare, ridotta, com'è stata, di un terzo delle sue prove speciali, i tempi delle prove sono lì a dimostrare che l'esito avrebbe potuto comunque essere questo, tanto vicino è stato il rendimento dei tre primattori. Re Dario è sempre lui: bravo, bravissimo e con un bagaglio di esperienza che sulla carta lo fa sempre preferire in chiave tricolore, ma che nulla ha potuto contro i 2'20" lasciati dopo poche prove per la rottura della turbina. Di che pasta fosse fatto Liatti già lo si era capito e qui ne è arrivata una puntuale conferma che equivale a una laurea a pieni voti. Anche questa volta è stato il primo a partire in salita (esplosione della scatola del differenziale sperimentale in titanio al via della prima prova), ma il glaciale biellese ha incassato con l'abituale indifferenza forse con nemmeno il tempo di preoccuparsi visto che i problemi altrui sono arrivati subito dopo.

DEILA. Ma la rivelazione della gara è stato sicuramente Piergiorgio Deila. Che fosse bravo lo si sapeva, ma che il «baby» di casa Astra potesse esprimersi al livello degli altri due al debutto con la Delta 16V, francamente nessuno se lo aspettava. Ed è stata tutta farina del suo sacco anche se le scelte Pirelli di giocare la conta dei nuovi pneumatici per gli inediti cerchi da 17" (che verranno usati al Tour de Corse) in anticipo sulla Michelin è stata sicuramente felice. Ed anche Deila in fatto di freddezza non ha scherzato. Dimenticando subito i secondi persi sulla terza e quarta prova per una scelta poco felice delle mescole, frutto della scarsa conoscenza delle maggiori sollecitazioni della 16V rispetto alla Delta a due valvole per cilindro. Ora c'è da augurarsi che il meno «ufficiale» dei tre abbia modo di proseguire al meglio nel campionato, a cominciare dal rally dell'Elba originariamente non previsto nel suo programma. Ma la lotta non si è fermata ai primi tre. Grassi ha avuto il suo bel daffare con Aghini. Il team Peugeot ha fatto un grosso passo avanti con la sicurezza di avere ora soluzioni molto interessanti e competitive con il nuovo cambio e le modifiche di assetto alla 405 Mi 16 (in Sicilia, per controllare le vetture c'era anche l'ingegner Maset della Peugeot Sport). Chiaro che dove si gioca di potenza un 1900 aspirato ha poco da sperare, ma rispetto alle Bmw M3 la musica è cambiata rispetto a «il Ciocco», pur con tutti i distinguo legati alla scarsa preparazione della gare da parte di Bertone e ai problemi del sempre volitivo Zenere. Peccato il doppio ritiro della Peugeot per la quasi contemporanea rottura dei motori quando ormai si era in vista del traguardo.

BATTAGLIA. La battaglia è stata accesissima anche in Gr. N, e anche qui la

Gianni Cogni

⇒

TAGLIATO IL PERCORSO

FORBICE... POLITICA

Brutta storia essere in periodo elettorale, anche per la Targa Florio. La gara è stata mutilata alla vigilia di un terzo del chilometraggio delle prove speciali per una iniziativa, di chiaro sapore propagandistico, del Sindaco di Isnello. Questi, a dieci giorni dal via, ha contestato l'attraversamento della zona B del neonato Parco delle Madonie e il suo battage ha indotto il Consiglio Regionale ad autorizzare il transito delle vetture in gara solo in trasferimento sulle prove di Lascari, Polizzi e Castelbuono. Motivazione. Visto che non si poteva sostenere la tesi dell'inquinamento da parte delle vetture, che sono in regola con il codice della strada, si è puntato l'indice contro i possibili danni che il numeroso pubblico avrebbe potuto causare all'ambiente. L'iniziativa del primo cittadino di Isnello ha sollevato le ira dei colleghi degli altri Comuni interessati, ma solo in via privata: con le elezioni alle porte nessuno ha voluto rischiare la patente di «antiambientalista». Anche alla partenza non c'è stata la consueta parata di politici (lo scorso anno c'erano fra gli altri un ministro e gli assessori allo sport di regione, provincia e comune): l'unico che ha avuto il coraggio di sfidare le possibili ire verdi è stato Franco Vintalore, assessore del comune di Corleone ed ora candidato a Palermo, oltre che organizzatore del rally Conca d'Oro. □

LA CRONACA **OTTIMA PROVA DEL CUNEESE DELL'ASTRA**

SEMPRE DEILA NELLA SCIA DI LIATTI

PALERMO - Il bagno di folla in Piazza Politeama è quello, esaltante, di sempre: la Sicilia ama visceralmente le corse ed è ancor più incomprensibile che la Targa Florio sia stata messa a rischio di una svalutazione della metà (si è salvata per soli tre chilometri...) per l'annullamento di ben 100 km di prove speciali. A raccogliere applausi ci sono 112 equipaggi, capitanati da un Dario Cerrato più contratto del consueto nonostante i favori del pronostico. L'idolo locale, Stagno, non riesce nemmeno ad arrivare alla prima prova, tradito dal cuscinetto di una ruota anteriore. A sorpresa il primo «scratch» è firmato Deila. Al debutto con la Delta 16V Astra, dotata degli inediti cerchi da 17" gommati Pirelli, il giovane piemontese precede Cerrato e Grossi mentre Liatti paga subito 20" per la rottura della scatola del differenziale posteriore in titanio sperimentale. A fine prova il particolare viene sostituito, ma non c'è tempo di cambiare anche i pneumatici e il leader del Cir è costretto a perdere un'altra decina di secondi anche sulla speciale seguente, vinta da Cerrato che si porta in testa. Terza prova e terzo vincitore, Liatti, mentre Deila deve fare i conti con pneumatici che si rivelano di mescola troppo tenera: si gira e perde 30". Il problema si ripete anche sul tratto seguente e Deila scivola in terza posizione. Problemi anche per Aghini (acceleratore che arriva solo a metà corsa) e Fassina (rompe il cambio che gli viene sostituito a fine quarta prova). Del gruppo non fanno più parte Morandini (centralina) e Caldarola, che finisce rovinosamente fuori strada sulla prova di Collesano, dopo essere scivolato su una macchia d'olio: per lui il bilancio è di tre costole rotte e sorte ha giocato pesantemente la sua parte bloccando Fassina sempre più convincente e mettendo le ali ai piedi di Bentivogli, infine anche quinto assoluto, al solito senza sbavature e magistrale nell'ottenere il massimo. Brava anche Sara Clerici: è tempo che la Taruffi ritorni in gara se vuole confermarsi campione al femminile. I rimpianti più grossi sono tutti per i siciliani. Aldilà della riduzione di chilometraggio della gara c'è stata la gigante delusione di uno Stagno determinatissimo bloccato ancor prima della speciale d'apertura. La bandiera l'ha raccolta prima Cacicia e poi il redivivo (e sempre efficace) Sergio Montalto. Un piacevole ritorno che è andato a far coppia con le ottime prestazioni di Picciurro e Ponte nelle classi inferiori. Nel trofeo Peugeot, fuori Guagliardo, il successo è andato al «rallygamista» Zanchi. □

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

PS 1. - Termini (km. 7,42).

1. Deila in 4'34"; 2. Cerrato a 3"; 3. Grossi a 4"; 4. Bertone a 7"; 5. Cacicia e Bentivogli (1. Gr. N) a 12".

PS 2. - Montemaggiore (km. 20,6).

1. Cerrato in 11'32"; 2. Deila a 10"; 3. Liatti a 14"; 4. Aghini a 33"; 5. Grossi a 39"; 6. Fassina (1. Gr. N) a 42".

PS 3. - Cerda (km. 23,96).

1. Liatti in 13'42"; 2. Cerrato a 6"; 3. Aghini a 20"; 4. Grossi a 29"; 5. Deila a 31"; 7. Bentivogli (1. Gr. N) a 51".

PS 4. - Firrionello (km. 15,89).

1. Cerrato in 9'33"; 2. Liatti a 1"; 3. Deila a 13"; 4. Grossi a 19"; 5. Aghini a 27"; 9. Manfrinato (1. Gr. N) a 43".

PS 5. - Polizzi (km. 23,52).

Annullata

PS 6. - Collesano (km. 13,84).

1. Liatti in 8'00"; 2. Deila a 2"; 3. Aghini a 18"; 4. Grossi a 22"; 5. Fassina (1. Gr. N) a 25".

PS 7. - Santa Lucia (km. 8,66).

1. Cerrato e Deila in 5'19"; 3. Liatti a 5"; 4. Grossi a 10"; 5. Bertone e Fassina (1. Gr. N) a 15";

PS 8. - Lascari (km. 15,75).

Annullata

PS 9. - Castelbuono (km. 18,98).

Annullata

PS 10. - Polizzi (km. 23,52).

Annullata

PS 11. - Santa Lucia (km. 8,66).

1. Cerrato in 5'07"; 2. Deila a 5"; 3. Liatti a 8"; 4. Grossi a 9"; 5. Fassina (1. Gr. N) a 11".

PS 12. - Tribune (km. 6,17).

1. Cerrato e Deila in 3'24"; 3. Grossi a 1"; 4. Liatti, Bertone, Fassina e Bentivogli (1. Gr. N) a 3".

PS 13. - Cerda (km. 23,96).

1. Cerrato in 14'0 "; 2. Liatti a 1"; 3. Deila a 4"; 4. Aghini a 16"; 5. Bertone a 24"; 8. Bentivogli (1. Gr. N) a 51".

PS 14. - Scillato (km. 12,25).

1. Cerrato in 6'32"; 2. Liatti a 2"; 3. Deila a 6"; 4. Grossi e Bertone a 16"; ; 10. Bentivogli (1. Gr. N) a 29".

PS 15. - Collesano (km. 13,84).

1. Cerrato e Deila in 7'50"; 3. Liatti a 4"; 4. Grossi a 13"; 5. Aghini a 15"; 8. Bentivogli (1. Gr. N) a 28".

PS 16. - Buonfornello (km. 10,2).

1. Cerrato, Deila e Liatti in 5'09"; 4. Grossi a 5"; 5. Montalto (1. Gr. N) a 6".

PS 17. - Cerda (km. 23,96).

1. Cerrato in 14'01"; 2. Liatti a 3"; 3. Deila a 6"; 4. Grossi a 20"; 5. Fabbri a 38"; 8. Bentivogli (1. Gr. N) a 51".

PS 18. - Scillato (km. 12,25).

1. Cerrato in 6'33"; 2. Liatti a 3"; 3. Deila a 4"; 4. Grossi a 13"; 5. Zenere a 23"; 7. Montalto (1. Gr. N) a 29".

PS 19. - Lascari (km. 15,75).

Annullata.

ITALIANO RALLY

Cerda (Pa), 27-29 aprile 1990

74. Targa Florio

Prova valida per il campionato italiano (coeff. 4) ed europeo (coeff. 5).

Le classifiche

Assoluta: 1. Liatti-Tedeschini (Lancia Delta 16V) 1.56'28"; 2. Deila-Scalvini (Lancia Delta 16V) a 15"; 3. Cerrato-Cerri (Lancia Delta 16V) a 1'23"; 4. Grossi-Mari (Lancia Delta 16V) a 2'46"; 5. Bentivogli-Hendinger (Ford Sierra Cosworth) a 6'12"; 6. Zenere-Monis (Bmw M3) a 6'28"; 7. Manfrinato-Condotta (Ford Sierra Cosworth) a 7'56"; 8. Grassini-Sartini (Ford Sierra Cosworth) a 9'00"; 9. Montalto-Flay (Ford Sierra Cosworth) a 9'33"; 10. Cacicia-Perino (Lancia Delta Integrale) a 9'49".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Panta-Alioto 2.18'09"; 2. Cannatella-Lembo a 16"; 3. Vara-Bentivegna a 5'25"; 4. «Halifax»-Sortino a 9'02"; 5. Sarraca-Messina a 9'13"; 6. Marcellino-Manzella a 10'25"; 7. Gagliano-Gagliano a 11'53"; 8. Fazio-Piazzese a 12'31"; 9. Cicero-Incaprera a 17'56"; 10. Giordano-Miceli (A112) a 27'46"; 11. Ferrara-Cosentino a 47'27" (gli altri su Peugeot 205 Rally).

Classe 1600: 1. Avara-Insinga (Opel Kadett Gsi) 2.23'03"; 2. Demma-Sanfilippo (Opel Corsa Gsi) a 4'59"; 3. Severino-La Placa (Alfasud) a 6'00"; 4. Catanese-Barberino (Ford Escort Xr3) a 7'03"; 5. Gargano-Chiavetta (Fiat Uno 70) a 13'04".

Classe 2000: 1. Zanchi-Goggia (Peugeot 205 Gti) 2.11'42"; 2. Silva-Pina (Peugeot 205 Gti) a 1'05"; 3. Forato-Bordin (Peugeot 205 Gti) a 2'36"; 4. Picciurro-Canzone (Peugeot 205 Gti) a 2'48"; 5. Dall'Agnese-Della Bianca (Peugeot 205 Gti) a 3'21"; 6. Fiora-Bartolotti (Peugeot 205 Gti) a 3'38"; 7. «Sorry»-Piparo (Opel Kadett Gsi) a 5'12"; 8. Valenziano-Olvback (Opel Kadett Gsi) a 4'49"; 9. «Id»-Carletto (Opel Kadett Gsi) a 5'12"; 10. Crescimanno-Turrisi (Opel Kadett Gsi) a 6'15"; 11. Di Maggio-Fenech (Opel Kadett Gsi) a 9'01"; 12. Cianti-Boni (Opel Kadett Gsi) a 15'44"; 13. Geraci-Milione (Fiata Ritmo 130) a 20'13".

Classe 2500: 1. Di Sclafani-Sangiorgi in 2.12'15"; 2. Oliva-Bonafede a 2'55"; 3. Cozzucoli-Guzzardi a 3'00"; 4. Torregrossa-Allegro a 3'47"; 5. La Cava-Rizzotti a 7'43" (tutti su Renault 5 Gt Turbo).

Classe oltre 1500: 1. Bentivogli-Hedinger (Ford Sierra Cosworth) 2.02'40"; 2. Manfrinato-Condotta (Ford Sierra Cosworth) a 1'44"; 3. Montalto-Flay (Ford Sierra Cosworth) a 3'21"; 4. Bolognesi-Pinasco (Renault 21 Turbo) a 6'20"; 5. Monti-Gagliano (Lancia Delta Integrale) a 7'01"; 6. Clerici-Strocchi (Lancia Delta Integrale) a 7'53"; 7. Sabatino-Sanghez (Lancia Delta Integrale) a 10'35"; 8. Tocco-De Marco (Ford Sierra Cosworth) a 12'13"; 9. Alicata-Cameti (Ford Sierra Cosworth) a 32'20".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Castiglia-Serio 2.31'43"; 3. Vullo-Vullo a 5'59"; 3. Armango-Guddo a 13'44" (tutti su A112 Abarth).

Classe 2000: 1. Soliano-Patti (Opel Manta) 2.17'48"; 2. D'Agostino-Reda (Alfa 33) a 6'53"; 3. Scanavino-Feo (Peugeot 205 Gti) a 16'39"; 4. Vitrano-Vitrano (Alfasud Sprint) a 19'10".

Classe 2500: 1. Zenere-Monis (Bmw M3) 2.02'56"; 2. Savioli-Davis (Renault 5 Gt Turbo) a 7'06"; 3. Zambuto-Falzone (Bmw M3) a 7'11"; 4. Butticè-Governali (Renault 5 Gt Turbo) a 28'48".

Classe oltre 2500: 1. Liatti-Tedeschini (Lancia Delta 16V) 1.56'28"; 2. Deila-Scalvini (Lancia Delta 16V) a 15"; 3. Cerrato-Cerri (Lancia Delta 16V) a 1'23"; 4. Grossi-Mari (Lancia Delta 16V) a 2'46"; 5. Grassini-Sartini (Ford Sierra Cosworth) a 9'00"; 6. Cacicia-Perino (Lancia Delta) a 9'39"; 7. Fidanza-Ricai (Ford Sierra Cosworth) a 19'37"; 8. Randazzo-Petta (Lancia Delta) a 19'39".

CAMPIONATO ITALIANO

Assoluto: 1. Liatti p. 215; 2. Cerrato p. 148; 3. Deila P.G. p. 140; 4. Aghini p. 85; 5. Rossi M. p. 70.

Turismo (Gr. A): 1. Liatti p. 215; 2. Cerrato p. 148; 3. Deila P.G. p. 140; 4. Aghini p. 85; 5. Rossi M. p. 70.

Produzione (Gr. N): 1. Bentivogli p. 175; 2. Del Zoppo p. 100; 3. Rossi P.A. p. 90; 4. Bolognesi p. 76; 5. Fassina p. 75.

Femminile: 1. Sillankorva p. 100; 2. Clerici p. 80; 3. Taruffi p. 60.

CAMPIONATO EUROPEO

Assoluto: 1. Cerrato p. 860; 2. Droogmans p. 540; 3. Liatti, Loubet e Chatriot p. 500.

Trofeo Peugeot Cir: 1. Dall'Agnese p. 110; 2. De Angelis p. 100; 3. Zanchi e Lanci p. 80; 5. Conti p. 75.

Piergiorgio Deila (sopra) ha esordito in Sicilia con la Delta 16V conquistando un ottimo secondo posto. Positiva la prova di Grossi (a sinistra) che ha chiuso la gara in quarta posizione. Zenere (sotto) ha portato la sua Bmw M3 alla fine chiudendo sesto. Nella pagina a fianco, in alto, Alessandro Fassina che si è dovuto fermare a causa della rottura di un fusibile della pompa della benzina quando lottava per il successo nel Gruppo N (Photo4)

una Bmw M3 da buttare. Proprio su questo tratto si consuma l'episodio chiave della gara. Cerrato rompe il turbo in partenza e perde 50". Il tempo per la sostituzione è già al limite dell'anticipo ma un raccordo che non voleva saperne di tornare in posizione costringe il campione d'Italia a pagare 1'30" al controllo orario seguente, rendendo quasi nulle le sue possibilità di rimonta visto il ridotto chilometraggio della gara. Problemi anche per Aghini (che rompe l'idrogui-

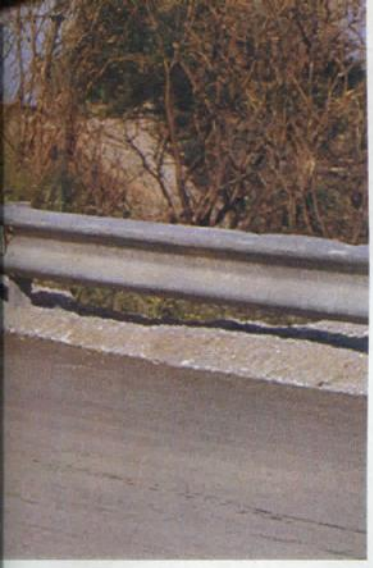
⇒

da), Bentivogli (differenziale allentato) e Grossi (che sostituisce gli ammortizzatori: gli anteriori e inizio prova e i posteriori al termine). All'arrivo alle turbine di Cerda Liatti ha 11" di vantaggio su Deila seguito da Grossi a 1'22", Cerrato a 1'39", Aghini a 1'46", Fabbri a 2'29", Fassina a 2'55", Bertone a 2'57", Zenere a 3'09", Manfrinato a 3'17"; Bentivogli a 3'20". In apertura di seconda tappa è una formalità per Cerrato scavalcare Grossi ma i tempi dimostrano che per lui la caccia ai primi due è impossibile. Dunque Liatti e Deila, dopo quattro prove sono ancora come al via, separati da 11". La rivoluzione avviene in Gr. N: sulla prova di Cerda si ammutolisce la vettura di Fassina e ci vogliono 4' per scoprire che è colpa del fusibile della pompa benzina. Il veneto prosegue ancora per una prova solo perché, secondo consuetudine, l'unico modo per aggirare l'ingorgo di bivio Scillato è di scendere per la speciale. Sempre su «Cerda» Manfrinato rompe il turbo e perde 40", quindi Bentivogli ha via libera. Aghini sferra il suo attacco per cercare di rimontare Grossi. Bertone, che nella prima giornata ha pagato il fatto di non avere provato, viene fermato dalla rottura del differenziale sulla prova di Collesano mentre è in piena rimonta. Sulla stessa frazione stesso problema per Grossi, che sostituisce il diffe- renziale a fine prova. Mentre a Buonfornello i primi tre si concedono un eloquente ex-aequo si consuma la debacle finale delle Peugeot. Appena dopo le tribune di Cerda il motore tradisce Aghini e la stessa cosa accade a Fabbri sull'ultima frazione. Fra i più finisce anche Guagliardo, sino a quel momento leader del Trofeo Peugeot: arriva con 20' di ritardo al co per problemi all'iniezione e dà così via libera a Zanchi. Il resto, a parte il ritorno fra i primi dieci di Grassini rientra nell'ovvio con Deila che lascia a Liatti altri 4" mentre Cerrato chiude in bellezza ma senza possibilità di modificare la terza piazza finale. □

GRANDE LOTTA IN GRUPPO N

E BENTIVOGLI... RIDE

CERDA - Fassina è stato il grande e sfortunato protagonista della Targa Florio, Bentivogli il trionfatore, Manfrinato il suo degno contraltare. Il pilota ufficiale della Ford è stato semplicemente perfetto, e ora la squadra Ford può cominciare a cancellare il rimpianto per la partenza di Cunico. Come al Millemiglia è stata la vettura a tradire il giovane veneto nel momento migliore: un fusibile da cento lire che gli ha complicato non poco la strada verso il tricolore perché, dall'altro lato, c'è un Bentivogli implacabile e perfetto. Alla loro altezza solo Manfrinato. Dopo la prima tappa (dove per altro Fassina aveva perso una quindicina di secondi per la rottura del cambio, sostituito a tempo record) il veneto aveva 20" su Manfrinato che precedeva a sua volta di 3" Bentivogli. Poi, il guasto di Fassina ed il tempo perso da Manfrinato per la rottura del turbo, hanno risolto la lotta in avvio della seconda tappa. Dietro, in assenza della Delta, ci ha provato Bolognesi con la Renault 21 Turbo a farsi vivo, ma problemi ai freni e alla turbina lo hanno costretto a dar via libera a Montalto. Il siciliano, dopo aver patito problemi ai pneumatici nella prima tappa, ha disputato un'ottima seconda giornata. □



Aghini (a sinistra) ha portato in gara la 405 con la nuova trasmissione X-Trac. Manfrinato (a destra) è stato uno degli antagonisti di Bentivogli (sotto) che ha vinto il Gruppo N. A sinistra, sotto, Cacicia che nella prima parte del rally ha raccolto Stagno (ritirato prima della ps di apertura), la palma di miglior siciliano è andata poi a Montalto (Photo4)

TROFEO UNO **ANCHE LA SICILIA AL PIEMONTESE**

LA STELLA DI LONGHI SEMPRE PIU' BRILLANTE

PALERMO - Il Trofeo Uno Turbo ha trovato in Sicilia la sua lepre. A vincere la gara della Uno, bissando il successo degli sterrati sardi, è stato il piemontese Piero Longhi ben coadiuvato da Raffaele Carraro che, nonostante una «toccata» e la conseguente rottura di un braccetto dello sterzo sulla speciale di apertura, è riuscito ad ottenere il miglior tempo in quattro delle sette speciali disputate. Il pilota dell'Eurosport ha trovato un degno antagonista nel siciliano Di Miceli che ha sfruttato la perfetta conoscenza delle strade di casa per centrare un bel secondo posto e conquistare i primi punti utili del Trofeo, dopo il ritiro occorso in Sardegna. Al terzo posto è finito il giovanissimo Raul Marchisio, ancora una volta tra i protagonisti che, per emulare Longhi, è andato a sbattere contro un muro, dopo un pauroso testa-coda sulla ps Buonfornello. Molto bravo anche Battaglin che è rimasto attardato dalla rottura di un cuscinetto sulla lunghissima «Targa» e penalizzato al successivo co. Nel femminile le venete Bordignon e Monsutti hanno concesso il bis dopo la vittoria in Costa Smeralda. Dei 22 equipaggi partiti, ben 20 all'arrivo a dimostrazione della grossa affidabilità del nuovo modello delle Fiat Uno Turbo, vetture adattissime per far emergere «campioni», basti pensare che Liatti era risultato il vincitore fra le piccole torinesi nel vicino 1986 ed anche Deila nell'anno successivo è stato protagonista.

Daniele Conti

La classifica: Longhi-Carraro 1.03'48"; 2. Di Miceli-Riggio a 8"; 3. Marchisio-Dellechà a 20"; 4. Battaglin-Mion a 52"; 5. Ameglio-Marinotto a 1'31"; 6. Prinzivalli-Giamberton a 1'33"; 7. Pesavento-Franchi a 1'58"; 8. Pierobon-Pavin a 2'04"; 9. De Piccoli-Demela a 2'08"; 10. Petiziol-Zampa a 2'28"; 11. Salmoiraghi-Parisotto a 3'44"; 12. Bordignon-Monsutti a 3'51"; 13. Monsutti-Buiatti a 4'59"; 14. Bombardi-Picchi a 5'11"; 15. Vallauri-Putzu a 5'12"; 16. Caparrelli-Carnevale a 5'22"; 17. Vedovello-Picollo a 5'42"; 18. Zanchetta-Bartolini a 5'44"; 19. Mariani-Toniazzo a 6'13"; 20. Butticè-Marin a 9'03".