

Targa ai giovani!

◀ SEGUE DA PAGINA 81

vettura da assoluto, grazie alla rinuncia di Zanussi ed alle insistenze di Luigi Tabaton (il Tabaton-senior, «boss» della Grifone) che già prima della candidatura di Zanussi lo aveva proposto per la guida di una delle due Lancia-Wurth dello «Junior Team». Vi è tornato con la determinazione di chi sente di essere stato ingiustamente emarginato per due anni e desidera dimostrare di meritare un posto al sole. Con questa grinta, Franco Cunico, affiancato da Ergg Bartolich, ha trovato la giusta concentrazione per disputare una «Targa» da manuale, con una lucidità che neppure coloro che non avevano smesso di credere in lui avrebbero previsto.

In Sicilia vi sono stati elementi sufficienti perché questa vittoria non sia da considerare un fuoco di paglia. La prima tappa ha infatti mostrato chiaramente che il «cucciolo» di casa Grifone possiede doti velocistiche superiori a quelle degli altri esordienti dello «Junior Team», un constatazione che assume maggior valore se si pensa che Cunico è l'unico a non avere svolto «stage» di prove alla Mandria e che ha potuto provare questa gara servendosi solo del muletto prestatogli da Tabaton tre giorni prima del suo arrivo in Sicilia. Sulla carta, quindi, Franco era il pilota Lancia che meno conosceva la 037. Nel corso della seconda tappa abbiamo visto invece il professionista-Cunico che, senza commettere errori o farsi prendere da emozioni che pure gli avremmo facilmente perdonato, ha saputo amministrare il vantaggio accumulato nella prima frazione di gara, senza mai chiedere troppo né a se stesso né al mezzo meccanico.

Cunico-Bartolich hanno dominato la gara. Lo «Junior Team» Fiat-Lancia ha offerto una dimostrazione di forza, dovuta all'ormai raggiunta affidabilità della Lancia Rally. Il campionato si preannuncia ancora più incadescendo di quello che ci siamo lasciati alle spalle.

In molti, alla vigilia della «Targa», avevano puntato sull'equipaggio del Jolly Club, Capone-Pirollo, sia perché Capone nelle prove svolte alla Mandria era stato il più incisivo dei «deb», sia perché si faceva affidamento sulla sua flemma, per una gara molto regolare, «alla Vudafieri», dando per scontato che gli altri lancisti si sarebbero più facilmente lasciati prendere da troppa foga. Carlo Capone, invece, non è stato veloce quanto Cunico nelle prime battute di gara e poi ha perduto per contrattempi meccanici due dei quattro minuti che, alla fine della prima tappa, lo separavano da Cunico-Bartolich. Il torinese è però più che deciso a portare il titolo italiano nuovamente in casa Jolly e, dopo avere «firmato» la seconda tappa, vincendo un gran numero di prove durante un appassionante duello con Busseni, ha deciso di svolgere una super-preparazione al rally Costa Smeralda. All'indomani della «Targa», infatti, Capone, Pirollo ed il muletto della Lancia-Totip hanno fatto rotta verso la Sardegna! Una scelta che ha fatto discutere, perché l'opinione dei più è che comportandosi così Capone potrebbe prendere il controproducente «vizio» di provare fino alla nausea le gare; un metodo che, se da un lato fa onore alla sua volontà di emergere, sarebbe invece certamente un handicap il giorno in cui Capone si dovesse trovare inserito in una squadra che lo utilizzasse per disputare prove di campionato del mondo.

Il successo-Lancia è stato completato dal terzo posto di Cinotto-Cresto: una posizione ottenuta grazie anche alle disavventure di Cerrato e Busseni, ma che premia soprattutto la costanza con cui l'ex-pilota Audi ha saputo portare al traguardo, senza lasciarsi prendere dallo sconforto, una vettura che, per i postumi di una violenta «toceata», andava disfacendosi prova dopo prova. Se è vero, quindi, che Michele non ha ancora pienamente convinto su asfalto (e del resto ci si aspettava che su questo terreno il piemontese



Sopra, l'Opel Ascona di Cerrato quarto assoluto. Sotto: Busseni ha forato e il pubblico lo aiuta



TARGA FLORIO/Il rally visto all'interno dei gruppi

Che lotta fra le Alfa

CEFALÙ - Il regolamento fa porre l'attenzione sui gruppi, visto che è sufficiente vincere il proprio per collezionare il cospicuo bottino di punti validi per il campionato italiano.

GRUPPO B - Come da copione, dominio della Lancia Rally con la vittoria di Cunico-Bartolich seguiti da Capone-Pirollo e Cinotto-Cresto. Fra loro nella prima tappa c'è stata l'Opel Ascona Conrero di Lucky-Rudy. Tolti di mezzo i due da un guasto al motore, la difesa della marca campione mondiale e europea conduttori è rimasta a Cerrato-Cerri piazzatisi, nonostante i molti problemi, alle spalle dei tre «lancisti» e mettendo ancora una volta in luce le loro doti e quelle della vettura. Del Zoppo-Tognana, all'esordio su una Peugeot Samba non ancora ultimata nella sua preparazione ad opera del «mago» Conrero, hanno condotto una gara molto saggia aggiudicandosi la vittoria nella classe B2 ed il nono posto nella classifica assoluta. Sfortunata invece l'uscita della Visalmon che ha visto le sue vetture costrette al ritiro per uscita di strada quella di Guizzardi e per avaria al motore quella di Caneva.

GRUPPO A - Ormezzano, Noberasco e Bentivogli sono i protagonisti assoluti del gruppo, un raggruppamento che promette tantissimo anche se la classe maggiore è riservata alle Alfette GTV6. La lotta fra i tre è stata fra le cose più belle del rally. Decima assoluta, l'Opel Ascona della scuderia Genova Racing Team di Francia. Dotto si è aggiudicata la classe A5 davanti al duo Gerbino-Cavalleri che sulla Ritmo 125 ha pagato lo scotto di correre per la prima volta su una vettura a trazione anteriore.

GRUPPO N - Stefano Fabbri ha tenuto mirabilmente il passo del più quotato Paolo Fabbri. È stato tutto un testa a testa fra i due, entrambi su Ritmo 125, con Signori coriaceo terzo incomodo. Rimarcevoli anche le prestazioni della coppia della scuderia Ateneo Restivo-Marino, quarti di gruppo e primi della classe N4.

GRUPPO 4 - Quasi superfluo parlare di gruppo 4, anche se occorre porre in rilievo la prova di Busseni-Sodano su Ferrari 308GTB perché non concorre al campionato. Della

Ferrari 308GTB dovremo invece parlare quando la sua preparazione al gruppo B sarà terminata.

r. g.

Trofeo A 112

Canobbio a tavolino

CEFALÙ - Il consuntivo della prima prova del settimo trofeo A 112 Abarth 70 HP è il seguente: 16 partenti, 13 arrivati, 4 squalificati tra cui i vincitori sul campo, i fratelli Torricelli di Modena. Alla fine, la classifica è risultata ridotta ad appena nove nomi: non molti per poter dire bene di questo trofeo che negli anni passati aveva dimostrato tutta la sua validità come formula promozionale.

Al via, si erano messi in luce i Torricelli conquistando il successo nelle prime due speciali. All'attacco avevano risposto tempestivamente Canobbio-Orobello che si erano aggiudicate le successive 3 PS e che erano riusciti così a conquistare la testa della classifica. A questa botta, pronta la risposta del duo modenese che vincendo le ultime tre speciali, ripassavano in testa e sulla carta si aggiudicavano il trofeo.

A questo punto, il reclamo di Canobbio. I commissari tecnici decidevano di sottoporre a nuove verifiche tecniche non solo la macchina dei vincitori ma anche tutte quelle arrivate. E per irregolarità tecnica (assetto) venivano squalificati non solo i Torricelli ma anche la Muin (piazzatosi sesto) Vittadin (settimo) e Cavagna (undicesimo). Canobbio-Orobello venivano così dichiarati vincitori.

Settimo Trofeo A 112, prima prova - Cefalù, 5 marzo 1983

La classifica

1. Canobbio-Orobello in 1'25'31"; 2. Andolfi-Ercolani a 1'27"; 3. Giordano-Medardo 2'19"; 4. Peiloni-Casari 3'29"; 5. Montini-Montini 5'58"; 6. Poggi-Monica 5'58"; 7. Amatori-Marino 6'06"; 8. Pittino-Marano 8'10"; 9. Allegrini-«Nausicaa» 10'53".

ATTUALFOTO

Foto MAVARO

Foto MAVARO