

Gare storiche / Macchine mitiche, protagoniste assolute dei campionati mondiali marche, piloti famosi di ieri e di oggi, un percorso immutato rispetto all'originale. La prima riedizione della Targa Florio ha offerto un cocktail perfetto di fascino e di spettacolarità

Cento di queste Targhe

Non tornare a rifarla sarebbe un delitto. Senza ombra di dubbio, la Targa Florio rievocativa 1986 è stata una delle più riuscite manifestazioni da quando esistono le corse storiche. E senz'altro è stata la più completa. Nessun ingrediente, infatti, è venuto a mancare: si sono viste, per la prima volta, le protagoniste in assoluto dei campionati mondiali marche (Ferrari

Una Ferrari Dino 206 precede una Porsche 910 Spider nel corso della Targa Florio storica. 20 anni dopo, la gara ha ridato vita a duelli storici. See English text on page 62-63.





P3 e Dino, Porsche 908 e 910, Abarth sport); hanno partecipato non solo grandi piloti del passato, come Nino Vaccarella e Hans Hermann, ma anche protagonisti di oggi, come Brian Redman, Walter Röhrl e Gianpiero

«Momo» Moretti, senza contare i veri specialisti della Targa, come «Amphicar», Restivo, «Apache»; il tutto in una cornice inimitabile con strade rimaste praticamente identiche a quelle di 20 anni fa, pubblico oggi come allora as-

siepatto nei punti più spettacolari, un clima incredibilmente mite, molto simile a quello della tarda primavera in cui si correva la Targa di un tempo, e infine con un'organizzazione sportiva impeccabile. E neppure il fatto che,



transitando nei centri abitati, i concorrenti dovessero rassegnarsi a un'andatura turistica è valso a intaccare il fascino della gara: nonostante la gara fosse, di fatto, un rally articolato su una serie di prove speciali in-

tervallate da trasferimenti (formula poco gradita ai piloti storici) tutti hanno capito che questo era l'unico modo in cui la Targa Florio avrebbe potuto tornare in vita.

Del resto, che la rievocazione non

La Porsche 908/3 ex team John Weyer-Gulf di Schuster-Brunn, gemella della macchina che vinse la Targa Florio del 1970; ha ottenuto il terzo miglior tempo, alle spalle delle macchine di Redman e di Schön.



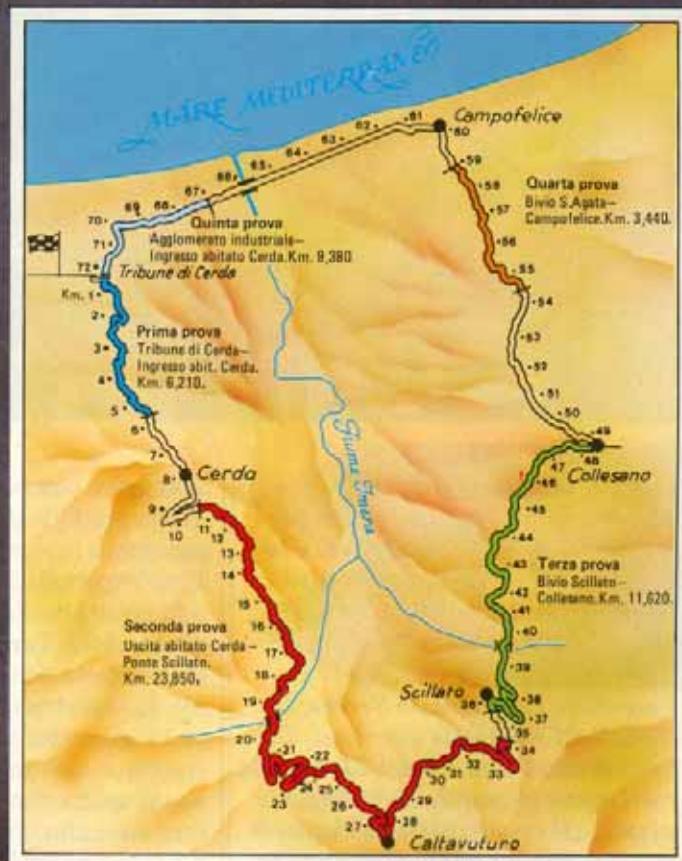
avesse nulla da invidiare alle edizioni originali lo si è capito dal modo in cui la maggior parte dei piloti si è preparata alla manifestazione. La Porsche, che ha iscritto ufficialmente quattro macchine, già da agosto aveva comin-

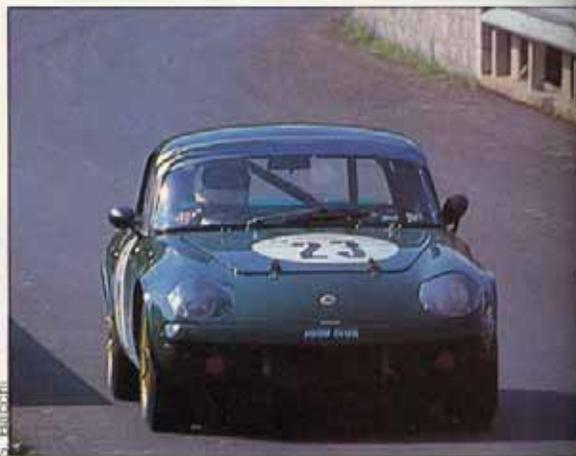
ciato a effettuare prove con muletti del reparto corse. La Hertz e le altre compagnie di autonoleggio di Palermo già da una settimana non avevano praticamente più macchine a disposizione, perché tutte quelle capaci di pre-

stazioni sufficienti erano state trasformate in altrettanti muletti scatenati (e spesso acciaccati) lungo i 72 chilometri del circuito delle Madonie. Una buona metà dei concorrenti, infine, disponeva di un attrezzato servizio



La Ferrari 250 SWB del Club Italia, giunta settima con Zambelletti-Pesenti. Durante le prove ufficiali, gli abitanti della casa sullo sfondo hanno pranzato all'aperto, a filo di guard rail, incuranti del pericolo.





In alto: la Chevron B8 di Aldermann-Marler. Qui sopra: la SZ del Club Italia (a sinistra) e la Lotus Elan di «Nessuno»-Restivo. Pagina a fianco, foto grande: la Ferrari P2/3 di Riolo-Piper; nelle foto piccole, dall'alto: Nino Vaccarella con Fabrizio Serena; la SWB del Club Italia dopo l'incidente; l'Alfa TZ del Club Italia col direttore generale Alfa, Eugenio Alzati, e il responsabile dell'attività sportiva Renato Ughi.

assistenza con tanto di veterani della Targa prodighi di consigli e di suggerimenti.

I più importanti dei quali riguardavano soprattutto l'assetto delle macchine, che nella Targa è la mossa vincente. L'asfalto del circuito delle Madonie è, soprattutto oggi, in condizioni tutto sommato soddisfacenti, ma il tracciato mostra in moltissimi punti una progettazione ormai centenaria. I tornanti hanno un raggio strettissimo e i salti sono molto frequenti: in am-

bedue i casi, se l'assetto non è sufficientemente morbido, si rischiano grossi guai, come può ben testimoniare lo statunitense Joe Amalfitano che ha lasciato in un prato la sua Porsche 910 pochi chilometri prima di Collesano. A causa di ammortizzatori tarati per la pista, la sua macchina è letteralmente decollata su una brutta cunetta alla fine di un rettilineo in discesa: per riportare a casa i resti della povera Porsche sono bastate due casse da trasloco.

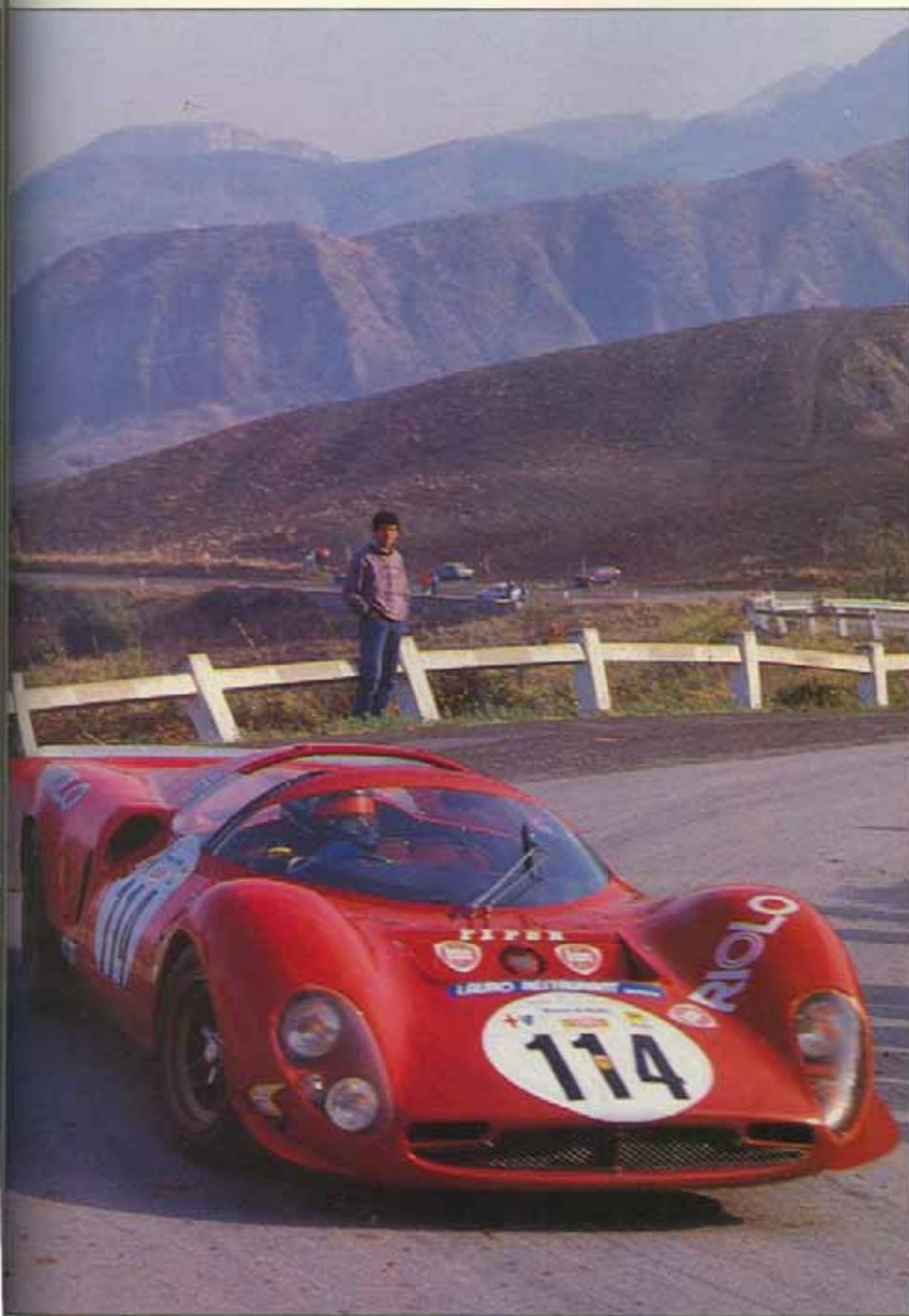
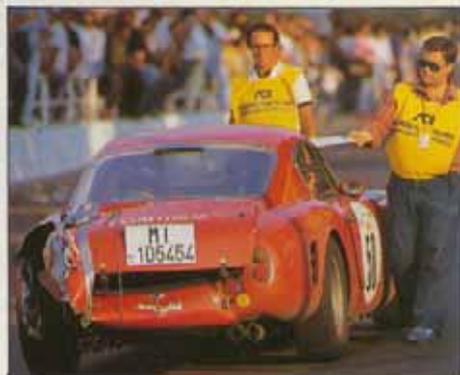


Photo 4



S. Bacchi



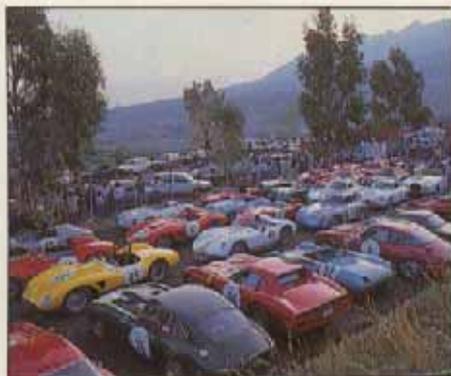
Zerba

Fortunatamente, quella di Amalfitano è stata l'unica macchina finita male: la stragrande maggioranza dei concorrenti, infatti, ha portato a termine la gara con le macchine in perfette condizioni (solo Gianpaolo Zambelletti ed Edilberto Mandelli hanno ridotto il posteriore delle loro macchine a un soufflé, vincendo però entrambi la classe). È stato un bene, perché di macchine belle alla Targa ce n'era un mucchio. La mossa vincente dal punto di vista spettacolare è

stata l'ammissione del gruppo G (sport prototipi 1965-1971), che ha permesso di portare mostri sacri come le Porsche 908/3 e le Ferrari Dino e P3. Ma anche le vetture più vecchie non hanno sfigurato: il Club Italia, per esempio, schierava accanto ai suoi soliti equipaggi i neosoci Giorgio Costa e Gianpiero Moretti con una fiammante Abarth 2000 berlinetta becco d'anitra: una macchina ideale per la Targa, che ha finalmente dato la paga alle Lotus Elan, la migliore



delle quali è stata quella di Roberto Causo che proprio alla Targa si è laureato vincitore dello Challenge de la Route Fisa 1986 (impresa centrata per la seconda volta consecutiva).



BIVIO CERDA 28

CALTAVUTURO 2

Nelle sport, sono state invece le Lotus 23 a fare tabula rasa. Nessuna sorpresa per Schön, che proprio sul podio alla Targa ha avuto la conferma di essere anche il vincitore, oltre che della

gara siciliana, anche del Campionato Europeo Fisa per la categoria Sport. Grande rivelazione invece è stato Mario Ilotte che con una macchina analogica, alla sua prima corsa storica, si è piazzato benissimo, entusiasmando tutti. Il più bravo di tutti è stato però Fabrizio Violati che con la GTO non certo agile come le Lotus ha fatto scintille, guidando sempre da solo e arrivando a una spanna da Schön. Per gli altri vincitori di classe, c'è da dare un 10 e lode a Zambeletti che non

Targa Tales

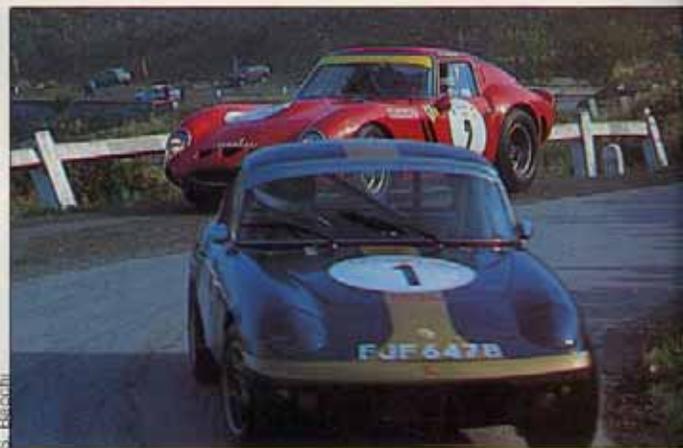
The 1986 re-run of the Targa Florio proved to be an immense success. For obvious reasons the event could only be run as a rally with special stages but this did not hinder the powerful and beautiful beasts of the past from Porsche 908s to Ferrari P3s, Dinos and various Abarths. Joe Amalfitano had a bad moment when his Porsche 910 left the road just be-



fore Collesano but other than this misfortune the event proved to be accident free unlike true Targa races... Violati with his Ferrari GTO drove outstandingly as did Schön with the Lotus 23 and Moretti with an Abarth 2000. Briton Dan Margulies won the pre-war class with a Talbot Lago. Zambelletti drove brilliantly in his first historic road race to win his class while Obrist/Vaccarella in another Ferrari GTO were handicap-

ped by the final drive ratio. The Palermo Automobile Club's organization was impeccable and major sponsor of the event, Cinzano, ensured that the Sicilian weekend would be remembered for a long time. Besides the two «soirées», Cinzano organized a visit to their famous Marsala cellars. Dan Margulies made the best comment when he pointed out that only the Italians organize the best historic racing near the finest cellars...

Pagina a fianco, nelle foto piccole, dall'alto: il parco chiuso; il rallyman Walter Röhl con Hans Hermann; David Piper. Foto grandi, dall'alto: la Ferrari Testa Rossa di Heuberger-Kuzaanovic; la Cobra di Agg-Agg; la Porsche RS 70 di Linge-Umberto Maglioli. In questa pagina, nella foto grande: la Maserati A6 GCS di Munaron-Taverna; nelle foto piccole, la Ferrari GTO di Violati-Peroni (a sinistra) e la Cunningham dell'americano Arutnoff.



In alto, la Talbot Lago di Margulies-Hannen, vincitori della categoria preguerra; qui sopra, l'Abarth 2000 GTS del Club Italia con l'equipaggio Costa-Moretti (a sinistra) e la Lotus Elan di Causo davanti alla Ferrari GTO di Violati. Nella pagina a fianco, in alto: l'Alfa 8C 2300 Monza di Boechle-Weinbeck; in basso, il vincitore della Targa Florio storica, Giorgio Schön, che con la sua Lotus 23 quest'anno ha vinto il trofeo europeo Fisa sport.

aveva mai corso su strada, a Kuoni Waser con la Giulietta SZ del Portello, a Costa e Moretti con l'Abarth e all'inglese Dan Margulies che, con la Talbot Lago, ha vinto la categoria preguerra. Non vincitori, ma altrettanto bravi, sono stati Carlo Bonomi, handicappato dal fatto di correre nella classe post 60, ma più veloce di Zambeletti, Obrist e Vaccarella che con una GTO 64 da concorso di eleganza non potevano fare di più a causa dei rapporti del cambio lunghissimi,

mi, e il tedesco Schuster, che con la seconda Porsche 908/3 ha sempre fatto sentire il fiato caldo a Redman e Hermann. Hanno un po' deluso invece i piloti siciliani, ma la classifica poco esaltante è servita a stimolare la maggior parte di loro a una maggiore partecipazione alle gare storiche. Fin qui la gara. Ma c'è un altro aspetto della Targa che va messo in evidenza: quello dell'accoglienza e dell'ospitalità che solo i siciliani potevano immaginare. L'Acì di Palermo, ma so-

Tutte le classifiche della Targa Florio storica

Assoluta

| Pos. | Num. | Equipaggio | Scuderia | Vettura | Gr. | Tempo | Dist. |
|------|------|----------------------|--------------------|---------------------|-----|---------|-------|
| 1 | 3 | Schön-«Apache» | | Lotus 23 Sport | c6 | 1.28:43 | 0:00 |
| 2 | 2 | Violati-Peroni | | Ferrari 250 GTD | g8 | 1.28:57 | 0:14 |
| 3 | 6 | Notte | Technoracing | Lotus 23 | c6 | 1.30:26 | 1:43 |
| 4 | 14 | Obrist-Vaccarella | | Ferrari 250 GTD | g8 | 1.32:04 | 3:21 |
| 5 | 15 | Silva-Borghì | Jolly Club | Jaguar E Type | g8 | 1.35:14 | 6:31 |
| 6 | 16 | Bonomi-Succi | Club Italia | Ferrari 250 SWB | g8 | 1.36:03 | 7:20 |
| 7 | 58 | Zambetti-Pesenti | Club Italia | Ferrari 250 SWB | g5 | 1.37:16 | 8:33 |
| 8 | 23 | «Nessuno»-Restivo | | Lotus Elan | c6 | 1.37:24 | 8:41 |
| 9 | 25 | Costa-Morelli | Club Italia | Abarth 2000 GTS | g7 | 1.38:33 | 9:50 |
| 10 | 7 | Cantera-De Menna | | Lotus Super Seven | t5 | 1.39:11 | 10:28 |
| 11 | 5 | Haas-Fassler | Savo-Ghs | Lotus 23 B | c6 | 1.39:58 | 11:15 |
| 12 | 52 | Hilton | Sussex | Lotus 23 | t5 | 1.40:36 | 11:53 |
| 13 | 18 | Perego-Caramatti | Historic R. C. | Jaguar 3.8 Coupé | g8 | 1.40:40 | 11:57 |
| 14 | 29 | Pisori-Giuffrida | Asa Racing Team | Asa GTC Comp. | g6 | 1.41:58 | 13:15 |
| 15 | 22 | Barraja-De Luca | Ateneo | Porsche 356 9C | g7 | 1.42:58 | 14:15 |
| 16 | 74 | Strahle-Pucci A. | Strahle Autosport | Porsche 356 Carrera | g4 | 1.44:05 | 15:22 |
| 17 | 44 | Nalao-Nicoletto | Historic R. C. | Porsche 550 ARS | c4 | 1.44:11 | 15:28 |
| 18 | 1 | Causo | | Lotus Elan 26 | g7 | 1.44:29 | 15:46 |
| 19 | 98 | Pattinson-Hugi | | Jaguar C Type | c4 | 1.44:32 | 15:49 |
| 20 | 42 | Linge-Maglioli | Porsche A. G. | Porsche 718 RS 70 | c5 | 1.45:37 | 16:54 |
| 21 | 59 | Munaron-Taverna | Club Italia | Maserati A6 GCS | c4 | 1.46:00 | 17:17 |
| 22 | 36 | Sartori | Portello | Alfa Giulietta | g6 | 1.46:17 | 17:34 |
| 23 | 79 | Waser-Vogt | Portello | Alfa SZ | g3 | 1.47:07 | 18:24 |
| 24 | 47 | Sauzay | | Ferrari 500 TR | c4 | 1.47:19 | 18:36 |
| 25 | 9 | Forghieri-Vecchi | Club Italia | Lancia Flaminia | g8 | 1.47:32 | 18:49 |
| 26 | 55 | Fazzalari | | Austin Healey | t4 | 1.48:32 | 19:49 |
| 27 | 34 | Pea-Pea | | Alfa Giulietta | g6 | 1.48:46 | 20:03 |
| 28 | 89 | Grandori-Mandelli | Club Italia | Alfa 1900 Sp. | g1 | 1.49:19 | 20:36 |
| 29 | 87 | Rossing-Hagenbeck | | Alfa 1900 C | g1 | 1.49:53 | 21:10 |
| 30 | 54 | Burdisso-Ladisa | Madonna | Alfa Giulietta | t4 | 1.50:22 | 21:39 |
| 31 | 53 | Scianna-Cudone | Campidoglio | Jaguar C Type | c4 | 1.50:24 | 21:41 |
| 32 | 86 | Santini-Borri | | Lancia Aurelia B20 | g2 | 1.50:53 | 22:10 |
| 33 | 72 | Montagni-Ravetto | Trentina | Ferrari 250 GT | c4 | 1.51:04 | 22:21 |
| 34 | 45 | Heuberger-Kuzaanovic | Historic Gpca | Ferrari TR | c4 | 1.51:15 | 22:32 |
| 35 | 32 | Acquati-Maruyas | R.I.A. | Abarth 1000 | g6 | 1.56:06 | 23:23 |
| 36 | 88 | Amendola-Bordonaro | Technoracing | Lancia Aurelia B20 | g1 | 1.52:55 | 24:12 |
| 37 | 26 | Marchetti-Capuano | Brixia Motor Sport | Alfa Romeo TZ1 | g7 | 1.54:06 | 25:23 |
| 38 | 93 | Margulies-Hannin | | Talbot Lago | sp | 1.54:38 | 25:55 |
| 39 | 56 | Tenconi-Comana | | Fiat Ermini 1100 | sp | 1.56:41 | 27:58 |
| 40 | 37 | Chambon | Asave | Ferrari TR | c5 | 1.56:46 | 28:03 |
| 41 | 35 | Whitlock | Brixia Motor Sport | Alfa Romeo 1300 | g6 | 1.58:52 | 30:09 |
| 42 | 49 | Fery | Bravo | Maserati 250 SI | c4 | 1.58:57 | 30:14 |
| 43 | 85 | Arutnof-Pryor | Passport | Cunningham C3 | g2 | 1.59:44 | 31:01 |
| 44 | 57 | Ragusa-Ferri | | Osca MT4 | t3 | 2.00:39 | 31:56 |
| 45 | 91 | Bloechle-Weinbeck | | Alfa 8C Monza | sp | 2.02:05 | 33:22 |
| 46 | 21 | Serena-Senin | Club Italia | Alfa TZ1 | g7 | 2.03:32 | 34:49 |
| 47 | 99 | Treves-Serenelli | Portello | Alfa Giulietta | g3 | 2.03:44 | 35:01 |

N. B.: le vetture costruite tra il 1965 e il 1971 (gruppo g) hanno corso per una classifica separata.

Per scuderie

| Pos. | Num. | Equipaggio | Scuderia | Vettura | Gr. | Tempo | Dist. |
|------|------|----------------------|---------------|----------------------|-----|---------|---------|
| 1 | | PORSCHE A. G. | | | | | 4.53:54 |
| | 111 | Redman-Hermann | Porsche A. G. | Porsche 908/3 | g | 1.28:06 | |
| | 113 | Röhl-Cleaster | Porsche A. G. | Porsche 904/6 | g | 1.40:11 | |
| | 42 | Linge-Maglioli | Porsche A. G. | Porsche 718 RS 70 | c5 | 1.45:37 | |
| 2 | | CLUB ITALIA | | | | | 5.00:36 |
| | 16 | Bonomi-Succi | Club Italia | Ferrari 250 SWB | g8 | 1.36:03 | |
| | 25 | Costa-Morelli | Club Italia | Abarth 2000 GTS | g7 | 1.38:33 | |
| | 59 | Munaron-Taverna | Club Italia | Maserati A6 GCS | c6 | 1.46:00 | |
| 3 | | PORTELLO | | | | | 5.37:08 |
| | 36 | Sartori | Portello | Alfa Giulietta | g6 | 1.46:17 | |
| | 79 | Waser-Vogt | Portello | Alfa SZ | g7 | 1.47:07 | |
| | 99 | Treves-Serenelli | Portello | Alfa Romeo Giulietta | g3 | 2.03:44 | |



Photo 4



Zerba

23 COLLESANO

7 SCILLATO

prattutto gli sponsor sono stati ospiti inappuntabili. In particolare il gruppo Cinzano, che con il marchio Florio (ca va sans dire...) era il naturale patron della Targa, ha fatto vivere per