

La Lancia vince il Safari

La Delta del finlandese Kankkunen prima al traguardo di Nairobi dopo migliaia di massacranti km nella savana. Una vittoria dopo mesi di insuccessi che riapre il mondiale rally: il leader Sainz tradito dal motore della sua Toyota

Buongiorno Africa

Telegramma da Torino: «Bravi piloti e tecnici»

NAIROBI «Bravi». Le congratulazioni sono subito giunte da parte della Fiat con un telegramma dell'amministratore delegato Paolo Cantarella. Un successo che non può restare inosservato per i riflessi che ha sull'immagine e sui mercati mondiali, dopo le vittorie Toyota, i giapponesi non sono dei marziani - spiega il n. Lancia, Lombardi - Molte delle soluzioni che ora usa la Lancia sono state copiate da noi. Significa che siamo ancora vincenti. Si «spomita» in Europa, ma anche l'Africa fa gola. Il mercato africano (dove la politica commerciale giapponese è fatta di fortissimi sconti), è in espansione, come del resto quelli dell'Est e la Fiat attraverso il marchio Lancia Delta ha messo a segno un grosso colpo sportivo. Non altrettanto si può dire sul fronte della F. I. dove il dominio della Honda appare assoluto, nonostante gli sforzi economici compiuti dalla Fiat (si parla di 1,30 miliardi per una stagione) per sostenere la Ferrari. «Eppure se guardate bene - spiega l'ingegner Lombardi - non si può parlare di dominio di tutte le case del Sol Levante. Nel rally qualcosa finora lo ha detto la Toyota, mentre Nissan, Subaru e Mazda hanno tutto da imparare. La Honda, anche se io non posso certo giudicare quell'ambiente, è indubbiamente molto forte, ma anche per il discorso della massima formula vale la stessa situazione del rally, con altri costruttori del Sol Levante che balbettano».

Nel 1985 la sua prima vittoria, proprio in terra d'Africa, con una Toyota. Sei anni dopo Juha Kankkunen si è ripetuto, ma stavolta al volante della Lancia, grande trionfatrice del Safari Rally. La corsa di testa dello spagnolo Carlos Sainz è finita nel peggiore dei modi, con il motore della Celica in mille pezzi. Terza un'altra Lancia: quella di Recalde. I giapponesi limitano i danni con Ericsson al secondo posto.

LODOVICO BASALU

NAIROBI La piazza è quella del Kenyatta Center, un edificio al centro di Nairobi che porta il nome dello statista keniano, grande protagonista dell'indipendenza del paese dagli inglesi. Una statua è lì a ricordare le sue gesta. Il suo coraggio, la sua lunga lotta. All'ombra dell'imponente monumento due uomini, che ormai le sfide non le contano più: Owe Anderson e Claudio Lombardi. Ovvero Toyota e Lancia, le due grandi contendenti del Safari Rally, la prova più massacrante del mondo. Il risultato scaturito ieri all'alba non lascia spazio a dubbi: prima la Delta integrale, seconda la Celica. L'alfiere delle vetture italiane è Juha Kankkunen, un uomo giudicato forse troppo frettolosamente non all'altezza del compito assegnatogli. Un pilota che riporta al successo il Made in Italy dopo un lungo digiuno l'ultima vittoria risale all'ottobre '90 a Sanremo. «Carlos Sainz stavolta non ce l'ha fatta», spiega Anderson patron della Toyota. «Quattro giorni in testa al Safari non sono bastati a fargli tagliare per primo il traguardo di Nairobi. Tremila chilometri davanti a menare la danza, sono tanti. Il propulsore ha ceduto nella notte tra sabato e domenica».

Cosa vuole che le dica? Sono le cose. Meglio così per l'interesse del mondiale. Accanto a lui Lombardi, il gran capo della Lancia, non sta più nella pelle «Finiti? Avete visto? Questa è la dimostrazione della nostra forza, della qualità della Delta, a torto giudicata una macchina vecchia. Abbiamo vinto per la terza volta, dopo i successi di Mikko Blomquist nel 1988 e '89 e il secondo posto della scorsa edizione. Siamo riusciti ad innervare Carlos Sainz portandoci sabato notte a soli quattro minuti dalla sua Toyota, che qui sono un'inezia. Ora il mondiale si riapre e ne vedrete delle belle. Il motore a 16 valvole si è dimostrato affidabile anche qui in Africa, tanto che non ha mai necessitato di alcun intervento particolare». Ma è lo stesso Juha Kankkunen, insolitamente prodigo di parole, a ricordare la magia notte tra sabato e domenica. «Sì, è stato divertente, ammette. Ad un certo punto mi sono trovato, nella durissima tappa di 835 chilometri tra Nakuru ed Eldoret, proprio dietro alla Toyota di Sainz. L'ho seguito per molti chilometri, puntandolo con i fari della mia Delta. Poco dopo il suo motore è scoppiato. Sono molto contento, perché questa



Kankkunen e il suo navigatore Pironen fanno festa con lo champagne dopo il loro vittorioso arrivo a Nairobi nel Safari Rally, terza prova del campionato del mondo, a sinistra uno spettacolare passaggio della Lancia Delta integrale 16 valvole lungo una pista della savana africana

Le classifiche

Ordine d'arrivo. 1) Kankkunen - Pironen (Lancia-Martini) a 35'; 2) Ericsson - Billstam (Toyota) a 28'; 3) Recalde - Christie (Lancia - Toyota) a 1h48'; 4) Blomquist - Melander (Nissan) a 3h10'; 5) Duncan - Williamson (Subaru) a 3h40'.
Mondiale marche. 1) Toyota 57; 2) Lancia 54; 3) Subaru 18; 4) Ford 14; 5) Nissan 10; 6) Mazda e Mitsubishi 6.
Mondiale piloti. Sainz 40 punti; Kankkunen 38, Blomquist 27; Alen e Eriksson 20; Arioli 17; Jonsson e Ericsson 15, Delcourt e Recalde 12; Schwarz e Waldegaard 10.

vitona ha tanti significati qui in Kenia riportò il primo successo con la Toyota nel 1985, sono alla mia decima affermazione in un rally mondiale e martedì (oggi, ndr) compio 32 anni». Accanto a lui Mikael Ericsson l'uomo che ha salvato l'onore giapponese, giungendo al secondo posto con la Toyota permettendo così alla casa nipponica di mantenere il primo posto nel mondiale marche, seppur per soli tre punti di vantaggio sulla Delta Lancia. «Va bene così - dice lo svedese - Di guai ne ho avuti molti, ma sempre meno di Bjorn Waldegaard, vincitore lo scorso anno, che è comunque arrivato quarto». Una delusione per il cinquantenne campione nordico, che avrebbe voluto imporre ancora la sua

firma nell'albo d'oro del Safari Rally, dove il suo nome compare comunque ben quattro volte, secondo solo al pilota locale Shekhar Mehta. Scampoli di gloria invece per Jorge Recalde, ingaggiato dalla Lancia per questo rally e instancabile collaudatore delle macchine torinesi per quattro lunghi mesi nelle insidiose piste della savana equatoriale. Un terzo posto che forse non lo appaga appieno, pur se lo stesso Juha Kankkunen è stato il primo ad ammettere l'importanza del suo lavoro. «Un risultato comunque di prestigio», dice Recalde. «Spero solo che nel mio paese, in luglio dove avrà ancora una Delta ufficiale, le cose vadano meglio».

Nelle posizioni di rincalzo troviamo al quinto posto la Nissan del vecchio svedese Stig Blomquist, al sesto la Subaru del keniano Ian Duncan, seguito dal connazionale Mike Kirkland con un'altra Nissan. Un risultato abbastanza soddisfacente per il colosso giapponese che ha portato due macchine al traguardo e per di più al debutto. Quattromila chilometri massacranti, «dove spesso capita di trovare macchine del normale traffico che ti vengono contro in senso opposto», ammette Billstam, navigatore di Ericsson sulla Toyota. «Durante i collaudi abbiamo anche salvato un elefante rimasto intrappolato nel fango», ricorda Christie, navigatore di Recalde. Risvolti e contraddizioni della gara più suggestiva ma anche più pericolosa del calendario rallistico.

I Giapponesi in Europa

Quote di mercato nel 1989	
GERMANIA	15%
GRAN BRETAGNA*	11%
ITALIA*	1%
FRANCIA*	3%
SVEZIA	25%
BELGIO	19%
OLANDA	26%
SPAGNA*	1%
TOTALE EUROPA OCCIDENTALE	11%

* Paesi che applicano restrizioni alle importazioni

Formula 1. La Ferrari da domani a Imola: tre giorni di prove con Prost e Alesi. Nelle prime due gare si è riconfermata la superiorità della tecnologia nipponica

Check-up per il Cavallino

Tre giorni di «full immersion» per tentare di invertire la rotta. Da domani la Ferrari si trasferisce, armi e bagagli, piloti e tecnici, in riva al Sant'Emiliano, nell'autodromo di famiglia. Con un imperativo categorico: recuperare lo svantaggio accumulato nelle prime due gare della stagione sulla McLaren. Per riuscirci, Fiorio, Prost, Alesi, Castelli e compagni dovranno avere ben chiaro dove mettere le mani.

GIULIANO CAPECELATRO

È la sindrome giapponese che ritorna puntuale. Due gare sono bastate per riproporre la squadra di Maranello nella disperazione più nera, cancellando i sorrisi trionfanti di un mese prima. Ayrton Senna ha vinto a Phoenix e a San Paolo. Agli altri sono rimaste che le briciole. E alla Ferrari la netta sensazione di aver sbagliato tutto, ma proprio tutto.

Chiusi per due giorni in conclave a Maranello, tecnici e dirigenti, che nel secondo giorno hanno ascoltato la testimonianza dei piloti, hanno esaminato la grande malata. Lanciando, sembra, anche qualche strale all'indirizzo di Prost, che a San Paolo ci avrebbe messo del suo nella disfatta Ferrari, sbagliando gli assetti delle vetture.

Dal conclave, comunque, è uscita una strategia di interventi immediati da attuare nelle prossime sessioni di prove: ad Imola, da domani al 5, sempre ad Imola dal 17 al 19 prossimi, con una puntata anche nel circuito del Mugello, verso la me-

ta del mese. Cosa faranno, in concreto, Alain Prost, Jean Alesi e tutto lo staff tecnico, non è dato sapere. Un abbottonatissimo Alesi, piombato in Val di Fassa per celebrare la santa Pasqua, non ha voluto dire altro che un rassicurante «Abbiamo capito tutto», aggiungendo poi che gli interventi riguarderanno sospensioni, telaio e motore macchina.

Un bel grattacapo per una scuderia che aveva messo in preventivo un campionato da sicura protagonista. E che ora si trova a fare i conti con una realtà tutt'altro che lusinghiera e confortante. L'Honda, ripresentata al suo prosencio con un motore nuovo, un dodici cilindri al posto del vecchio dieci cilindri, ha superato a pieni voti l'esame-pista. Merito indubbio della destrezza di Ayrton Senna. Ma anche frutto di una sapienza tecnologica che non ha confronti. Non è un caso se l'Honda domina incontrastata la scena automobilistica dall'86, vincendo cinque campionati del mondo e cinquantuno gran premi su ottanta disputati. E con i dodici cilindri, mentre il vecchio dieci cilindri è stato appaltato alla Tyrrell di Stefano Modena e Satoru Nakajima, si appresta a far mirabile per il sesto campionato consecutivo.

Ferrari



Cesare Fiorio direttore sportivo della Ferrari

Dietro lo sport, mercato in allarme. Export giapponese sempre più forte

Bandiera gialla per le auto dell'Occidente

Febbraio amaro per l'automobile europea. Doppia amara, perché se gli indici delle vendite dei prodotti europei tendono dappertutto verso il basso, le importazioni giapponesi hanno il vento in poppa. E a lanciare grida d'allarme non sono solo i produttori del vecchio continente. Anche negli Stati Uniti voci autorevoli chiedono il blocco delle importazioni dal Sol Levante.

È la neutrale Svizzera che può giocare un ruolo strategico di rilievo nella guerra commerciale che oppone le armate industriali del Sol Levante a quelle dell'Occidente. Non con un intervento diretto sul mercato, ma come testimonianza inconfutabile che l'espansione giapponese non è poi così irresistibile come credono i produttori europei e statunitensi. Neppure quando, come avviene in Svizzera, nessuno si sogna di mettere un tetto alle importazioni. Lo dimostrano inoppugnabili cifre, raccolte e diffuse dal mensile «Fortune» promotore di un'inchiesta a Zugo e dintorni.

Dicono, quelle cifre, che i giapponesi, malgrado la decantata bontà del connubio qualità-prezzo dei loro prodotti, non sono riusciti ad occupare, nel 1990, più del 28,9% del mercato. Una quota che potrebbe sembrare ragguardevole, se non fosse inferiore a quelle degli anni precedenti, al 29,4% dell'89 e al 31,4% dell'88. Numeri che attesterebbero, quindi, una marcata tendenza regressiva.

Giro di miliardi, contratti televisivi misteriosi: il rombo su due ruote non sfonda alla tv. Audience in netto calo e gli sponsor tremano

Così il motomondiale entra in clandestinità

Non c'è pace per il motomondiale dopo le gare d'apertura in Giappone e alla vigilia del Gp d'Australia in programma domenica prossima sul circuito di Eastern Creek. Le polemiche sono scoppiate sui diritti televisivi: attualmente le gare vengono trasmesse sulle reti Fininvest, ma l'«audience» è in calo e con essa l'interesse di pubblico e sponsor. Sotto accusa la federazione internazionale, la Fim.

CARLO BRACCINI

Venti di guerra sul motomondiale televisivo. Anche in assenza di precisi dati Auditel, non è un mistero per nessuno - addetti ai lavori, sponsor, semplici appassionati - che il numero dei spettatori che hanno potuto assistere negli ultimi mesi alle prove del motomondiale è decisamente calato.

Nel gennaio dello scorso anno, i diritti di trasmissione televisiva dei Gran Premi sono stati ceduti al gruppo Fininvest, ma nel passaggio dall'Eurovisione (con conseguente sfruttamento da parte della Rai, Telemontecarlo e, per un certo periodo, Telecapodistria) al Gruppo Fininvest il motomondiale non

sembra affatto avere tratto giovamento. Senza contare che i diritti in questione appartengono alla Federazione motociclistica internazionale, proprio l'organismo che dovrebbe tutelare e promuovere l'immagine del motomondiale nel mondo.

«È vero, la faccenda dei diritti ci è completamente sfuggita di mano», è l'opinione dell'avvocato Francesco Zerbi, presidente della Federazione italiana e vicepresidente dell'internazionale. «Ma il fatto è che fino a tutto il 1992 lo sfruttamento dell'immagine televisiva è stato affidato a una società, la Motomedia, formata dalle associazioni degli organizzatori (Ropa) e dei team (Ita), sulla quale la Federazione internazionale doveva esercitare un effettivo controllo». Questo

però non ha impedito che le immagini dei Gran Premi finissero nelle mani di Bernie Ecclestone (il gran burattinaio della F1) che poi ne ha fatto quello che voleva. «L'interesse per il motomondiale non è mai venuto meno - prosegue Zerbi - ma qualcuno come Ecclestone potrebbe avere il suo tornaconto nell'affossare l'immagine della moto, magari per dirottare sponsor e investimenti verso il più ricco mondo della F1».

Ma quanto «vale» realmente il mercato del Motomondiale in Tv? Molto o quasi niente, tutto dipende da come si leggono gli ultimi dati Auditel risalenti al 1989. Così, la media dei soli telespettatori Rai si attestava su un poco lusinghiero 650.000 presenze, contro un ascolto medio della Formula Uno

(sempre sulla Rai) di ben 3.500.000 telespettatori. Anche se il 26 marzo 1989 il Gran Premio del Giappone, trasmesso in diretta da Rai 2 in seconda serata, ha tenuto davanti al video 1.568.000 italiani e la stessa Rai 3, alla quale è solitamente demandato il motomondiale sulla Tv di Stato, ha fatto registrare un'audience di oltre un milione quando ha trasmesso in diretta il Gp di Spagna del 30 aprile 1989. «Nemici stonati» del motomondiale targato Rai sono comunque gli orari impossibili, le fastidiose interruzioni e le differite come testimonianza Federico Urban, telecronista delle due ruote in Tv. «La Rai ha sempre bistrattato il motomondiale, mortificando la passione e l'interesse di tanti appassionati. Ho speso dieci anni per combattere l'ostilità

di certi dirigenti, ma è una battaglia persa in partenza, una storia che non fa nemmeno più notizia». Per il 1991, spartita Telecapodistria, l'intero pacchetto sportivo è finito nel palinsesto della neonata Tele+2, figlia illegittima di Berlusconi che «copre» tuttavia solo l'80% del territorio nazionale. La Rai ha sempre bistrattato la passione e l'interesse di tanti appassionati. Ho speso dieci anni per combattere l'ostilità

di certi dirigenti, ma è una battaglia persa in partenza, una storia che non fa nemmeno più notizia». Per il 1991, spartita Telecapodistria, l'intero pacchetto sportivo è finito nel palinsesto della neonata Tele+2, figlia illegittima di Berlusconi che «copre» tuttavia solo l'80% del territorio nazionale. La Rai ha sempre bistrattato la passione e l'interesse di tanti appassionati. Ho speso dieci anni per combattere l'ostilità