

SETTIMANALE

Anno XVI - Fascicolo 718 - 23/29 gennaio 1991
L. 3.000 - Sped. in abb. post. gr. II/70 4

MOTO SPRINT

POCHE IDEE MA CONFUSE
LA 500 G.P. NEL CAOS
PROVA VERITÀ
KAWASAKI KLR 600S



VINCITORI, VINTI, POLEMICHE, FUTURO
SARA' L'ULTIMA DAKAR?

QUANDO LA GILERA IMPERVERSAVA SULLE PISTE

I ROSSI BOLIDI DELLA BRIANZA

Il «Pepin» da apprendista meccanico divenne pilota poi famosissimo costruttore □ di Ezio Pirazzini

RICORDATE i famosi duali nello sport, quelli che hanno fatto storia? Nuvolari-Varzi, Binda-Guerra, Coppi-Bartali, ma forse quello più noto ed eclatante, anche se non riguardava l'uomo ma la macchina, era senza alcun dubbio quello che opponeva la Gilera alla Guzzi. Non troviamo altre case che nello sport abbiano suscitato tanti clamori di popolarità e anche di amarezza, nel caso specifico quando decisero, assieme alla Mondial, di abbandonare l'attività nel 1957. Pensate: 34 anni or sono, eppure il loro ricordo è ancora vivo e, soprattutto, carico di gloria. La nascita, l'esistenza e la prosperità della famosa Casa d'Arcore sono legate essenzialmente ad un nome: quello di Giuseppe Gilera. Nato nel 1887 a Zelobuonpersico, Gilera dimostrò subito una chiara predilezione per la meccanica e particolarmente per la costruzione dei motori a scoppio. Ap-

pena quindicenne entrò a far parte, quale apprendista, della Ditta Edoardo Bianchi, per passare poi alla Moto Rêve italiana e, successivamente, alla Bücher & Zeda.

Poco più che ventenne, nel 1909, progettava già il suo primo motore a scoppio e intraprendeva la costruzione delle prime motociclette, iniziando l'attività in proprio in una piccola officina a Milano. Da quel momento l'azienda veniva sempre più potenziata sino a quando, anche per necessità di spazio, si trasferiva ad Arcore, dove raggiungeva lo sviluppo ben noto a tutti.

Poco meno di un secolo fa, il Cavaliere del Lavoro Giuseppe Gilera non era soltanto un progettista, ma anche un valoroso centauro. Nel 1909 aveva infatti vinto con la Bücher la perigliosa Como-Brunate e si può dire che in ogni competizione la sua perizia nella guida venisse in luce. La vera attivi-

tà della Gilera ebbe inizio in campo regolaristico; infatti nel 1929 e nel 1930 le già note motociclette si aggiudicavano la vittoria nella «Sei Giorni Internazionale». Poco prima del conflitto mondiale il titolo europeo fu appannaggio della famosa Gilera con compressore, con la quale Dorino Serafini si prese il lusso di dominare i grandi conduttori di quei tempi, da Meier a Woods.

RIENTRO - Il resto è noto e rimane soltanto il rammarico di non avere più rivisto dal 1957 al 1962 i prestigiosi bolidi in gara. Solo nel 1963 si registrava una clamorosa rentrée nella Coppa Shell di Imola con Minter e Hartle. Ma si trattava di un ritorno ufficioso, per gentile concessione di Gilera a Duke.

Ci fu anche un ulteriore sprazzo, ai tempi di Hailwood, con l'argentino Benedicto Caldarella, definito il «Fangio del-

le due ruote», eclatante ma ben poca cosa rispetto a tanto illustre passato.

Giuseppe Gilera non ebbe la forza di continuare anche perché, nel frattempo, gli era venuto a mancare il figlio Ferruccio, morto lontano da casa per un male implacabile. Ferruccio si era dimostrato un abile progettista, costruendo una 125 da competizione denominata «Gilly», che stava facendo la sua parte nella cilindrata. Prima di venire assorbita dalla Piaggio nel 1969, la Gilera aveva dominato sulle piste di tutto il mondo. Proprio i primi titoli mondiali della 500, gli unici prima della MV Agusta, sono intestati alla Casa di Arcore, che li conquistò nel 1950 e 1952 con Umberto Masetti. Alla Gilera sono poi legati gli anni d'oro del famoso Geoffrey Duke, il «duca di ferro» che, sottratto alla Norton, realizzò un famoso trittico nel 1953, 1954 e 1955. Anche nel 1957, l'anno del famoso addio alle armi, la Gilera fu iridata con Libero Liberati.

Pure i successi di grand prix sono molti per la Casa d'Arcore, ben 47, così ripartiti: 1 nella 125, 4 nella 350, 34 nella 500 e 8 nei sidecars. Ottenuti dai seguenti conduttori: Duke (14), Liberati (5), Albino Milani (4), Alfredo Milani e McIntyre (3), Nello Pagani, Frigerio e Armstrong (2), Ferri, Colnago, Merlo, Monneret, McCandless, Hartle e Camathias (1). Quindi 24 con gli italiani e 23 con gli stranieri. □

CANTAUTORE - GIUSEPPE GIERA NON SCRIVEVA CANZONI MA COSTRUIVA MOTO E LE COLLAUDAVA PERSONALMENTE IN PISTA. NELLA FOTO UNA CORSA A MILANO NEL 1912; GIERA E LA SUA MOTO SONO I SECONDI DA SINISTRA



PARIGI-DAKAR

IL COMMENTO

TRIONFO FRANCESE CON STEPHANE PETERHANSEL PRIMO DAVANTI A LALAY E MAGNALDI. ALL'AMAREZZA PER LA SCONFITTA ITALIANA SI AGGIUNGE L'IMPORTANTE INTERROGATIVO SUL FUTURO DI UNA GARA IN CRISI □ di Dario Ballardini

DAKAR - Il tè nel deserto non è solo un film. Per un tuareg è la normalità, un gesto quotidiano ed allo stesso tempo solenne. Ci vogliono ore, secondo una tradizione che va rispettata per non offendere l'ospite. L'infuso fortissimo e lievemente amarognolo, quasi verde, si beve tre volte, parlando e lasciando trascorrere molto tempo. Alla terza è il momento di andarsene.

Ma tradizione e guadagno formano un binomio tutt'altro che perfetto, e molte volte anche il tè tuareg diventa solo un'occasione di lucro, un modo per spillare qualche soldo a turisti venuti ad Agadez in cerca di emozioni. Non bisogna stupirsene: l'Africa cambia al contatto con il mondo più civile e vi si adegua con velocità spaventosa. Ritrovarne la poesia ed il mistero diventa sempre più difficile. È quanto

sta succedendo alla Parigi-Dakar, che dopo 13 anni ha perso parte del suo fascino avventuroso, della sua magia. Non è diventata meno dura, sia chiaro. Però non è più vissuta con lo spirito di una volta, quello stesso spirito suscitato dal suo creatore Thierry Sabine.

La vittoria di Stephane Peterhansel rischia di passare per un qualsiasi risultato sportivo. La Parigi-Dakar è una gara contro se stessi prima che contro gli avversari, per vincere i propri limiti ed aver ragione di un ambiente difficile e pieno di sorprese, ma la corsa alla specializzazione sta mutando il volto del rally che sta diventando sempre più competizione e sempre meno avventura, una specie di gran premio del deserto.

Fanno bene le Case a darsi da fare nella corsa ad una organizzazione



sempre più professionale, è nell'ordine delle cose; però bisogna fare molta attenzione affinché la competitività non si ritorca verso i suoi creatori. Insomma, è giunto il momento di rivedere un po' la formula, per ritornare a quello spirito primitivo che ha reso il rally un avvenimento unico, un evento in grado di catalizzare l'interesse del grande pubblico e non solo degli appassionati. In Italia c'è stato un calo di interesse rispetto agli anni scorsi, bisogna quindi muoversi per recuperare lo spazio perduto, senza perdere tempo, per impedire la crisi del ral-

MAGICO - IL TRAMONTO IN AFRICA HA COLORI MERAVIGLIOSI, PIENI DI POESIA. PERÒ BISOGNA CHE LA DAKAR SI RINNOVI PERCHÈ NON FINISCA PER TRAMONTARE L'INTERA GARA. A DESTRA, LA FESTA PER IL VINCITORE PETERHANSEL, AFFIANCATO DA GILBERT SABINE E CIRCONDATO DALLA FOLLA



TI TIWA DAKAR?

ly più bello del mondo. Evitare di veder morire la Parigi-Dakar nell'indifferenza, riaccendendo la fiamma dell'avventura. Senza escludere le squadre ufficiali, s'intende, la cui presenza è fondamentale. Insomma, la Dakar ha bisogno di un lifting, per ritrovare se stessa ed allo stesso tempo mantenere vivo l'interesse del pubblico meno specializzato. Ed in fretta.

LA GARA - Agonisticamente è un prodotto eccezionale: 16 giorni in Africa hanno significato appena 16'55" di distacco tra il vincitore Peterhansel ed il secondo classificato Lalay, ed in cima alla classifica si sono alternati ben cinque piloti diversi. Non si sarebbe potuto chiedere di più. Si temeva che le difficoltà di navigazione inserite da Sabine per rendere

SEGUE A PAG. 30



meno pesante lo svantaggio dei privati potessero uccidere la gara, con qualcuno in grado di staccare subito tutti e di amministrarsi poi fino alla fine, invece è successo esattamente l'opposto: il risultato è stato a lungo incerto con i piloti spesso tutti assieme, in attesa del momento giusto per sferrare l'attacco.

Decisiva, ancora una volta, è stata la tappa di Agadez, dove Peterhansel ha staccato gli inseguitori ed è arrivato solitario, mentre gli altri si perdevano. Il guadagno è stato di una trentina di minuti, sufficiente a portarlo in testa alla classifica. Del resto più che d'attacco è stata una gara di difesa: ha vinto chi ha sbagliato meno, chi ha saputo rimediare meglio agli errori ed ai guai. Una gara giocata sul piano psicologico: con i distacchi ridotti a pochi minuti, imboccare una pista parallela a quella principale ha significato a volte perdere la tappa o veder svanire il proprio vantaggio.

Peterhansel è stato quello che ha saputo calcolare meglio, e più velocemente. Ha saputo tornare indietro quando era il caso e soprattutto quando ha attaccato lo ha fatto con successo: ha vinto solo una volta, ma ha guadagnato circa 25 minuti mentre nelle altre tappe è sempre rimasto con i primi. E quando ha avuto problemi, come a Tumu ed a Gao, è riuscito ad arrivare ugualmente contenendo il distacco, anche a costo di percorrere molti chilometri sul cerchio posteriore dopo che la gomma era andata distrutta.

FRANCESI - In una gara dominata dalle Yamaha e dai francesi, Peterhansel si è ritrovato praticamente in casa gli avversari più pericolosi, in particolare Gilles Lalay. Compagno di marca, ma non di squadra, visto che corre per il Team BYRD, il francese si è presentato concentratissimo e determinato. In effetti non ha deluso, ma il suo programma è andato in fumo tra Gossololom e Tillia. In Niger ha sbagliato due volte la strada, la seconda con effetti disastrosi: il ragazzino che aveva caricato sulla sella perché gli indicasse la pista giusta lo ha portato ancor più fuori strada regalandolo a Peterhansel quasi 30 minuti. Un «cadeau» che vale la vittoria. Ha cercato di rimontare, s'è impegnato a fondo ed ha vinto prima a Tombouctou e poi nella speciale quasi crossistica di Kayes, dove è riuscito a rubare 14 minuti al capoclassifica. Ma ormai il distacco era troppo grande. È riuscito a strappare il terzo posto a Magnaldi, ma non ad avere ragione di Peterhansel.

Del resto si tratta di una gara in cui un errore può costare carissimo, ne sa qualcosa Thierry Magnaldi: con una moto '90 è rimasto sempre con i primi ed ha vinto la difficile tappa di Kiffa. Per un momento è anche salito in cima alla classifica. Ma ancora una volta è stata la navigazione a fare la differenza, prima ad Agadez e poi a Nema. Perdere la strada gli è costato la possibilità di vincere, ed anche il secondo posto; per giunta nel tentativo di

recuperare i pochi minuti persi su una strada parallela verso Kayes è caduto, venendo superato da Lalay nella classifica generale.

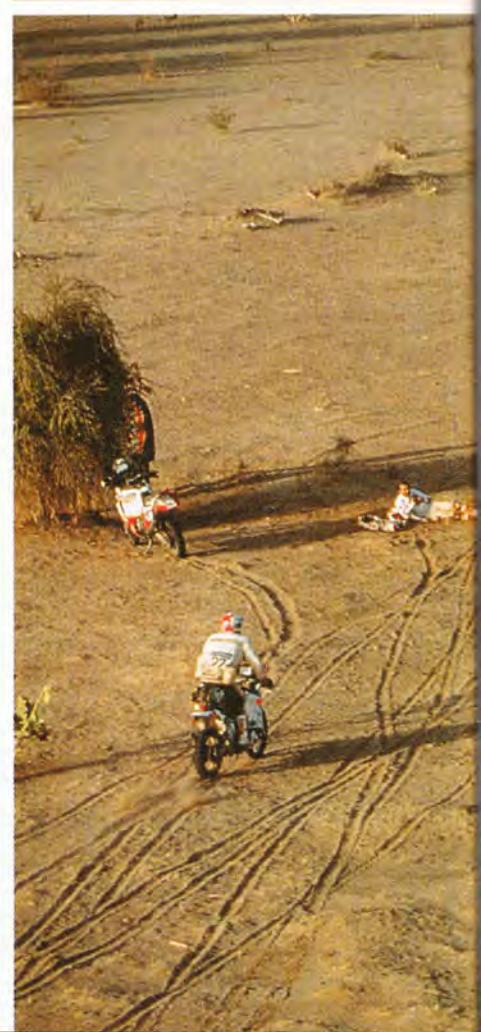
PAURA - Le paure relative al transito nella Mauritania, favorevole al regime irakeno nella crisi del Golfo, non si sono rivelate del tutto infondate. Nulla è successo per fortuna, ed in effetti le autorità avevano dato le più ampie assicurazioni in proposito, ma tutta la carovana ha tirato un sospiro di sollievo la mattina del 16 gennaio, varcando il confine ed entrando in Senegal. I giornali locali hanno comunicato che tutte le ambasciate straniere in Mauritania avevano richiamato presso di sé i propri connazionali visto l'andamento della situazione politica...

È stata una Dakar difficile sotto questo profilo, con il terribile apice della morte in Mali del camionista francese Charles Cabane, ucciso a colpi di arma da fuoco: uno strascico della guerra tra tuareg e governo. Pericoli di cui nessuno aveva intuito la reale entità in anticipo. Sembra strano, eppure anche avvenimenti di tale portata non hanno toccato più di tanto i piloti; non è questione di disinteresse, ma di concentrazione, perché un rally così duro e così lungo non può lasciare spazio ad altri pensieri nella testa dei concorrenti. Non si possono aggiungere preoccupazioni alle già troppe incertezze, ai troppi imprevisti, che quest'anno hanno colpito a ripetizione.

ITALIANI - La Cagiva era attesa come una delle squadre più pericolose, forte di un team efficiente, moto competitive e piloti veloci, ma è andata lontano dal bersaglio. Cyril Neveu ha perso ore ed ore per un problema elettrico il quarto giorno, ed è uscito dalla lotta per la vittoria; Edi Orioli, l'uomo sul quale si puntava maggiormente, ha rotto il motore prima di Agadez perdendo quasi cinque ore. Ha proseguito, ma ovviamente demotivato e privo di stimoli, pur senza mancare una vittoria a Tichit, ed ha concluso ottavo.

Fuori gioco i due capisquadra la palla è passata a Jordi Arcarons, promosso sul campo da difensore a centravanti, ma più che essere investito dalla responsabilità ne è stato travolto: prima un errore di rotta, poi due brutte cadute lo hanno estromesso dalla lotta per la vittoria. Non era preparato psicologicamente, si è trovato a dover vincere per forza ed è andato oltre il limite. Ha bisogno di maggiore esperienza, di una maggior visione della gara: è questo che per il momento gli manca, certo non la velocità assoluta. Tant'è vero che una volta tornato suo malgrado tranquillo, troppo staccato dai primi, ha vinto nuovamente una tappa.

Davanti a lui c'è Marc Morales, pilota costante e regolare schierato dal Team Jean Stalaven con una Cagiva ufficiale del '90. Non ha cercato colpi a sensazione, preferendo cercare di sbagliare il meno possibile e ci è riuscito, ma non del





tutto: si è perso due volte ed è arrivato quarto. Resta uno dei più affidabili tra i protagonisti, così come Carlos Mas, settimo.

Decisamente non è stata la gara dello spagnolo: a Gao ha rotto l'ammortizzatore, scoppiato come a Peterhansel, ed ha perso mezz'ora. Sperava di recuperare a Tichit dove si era involato nella prima parte della tappa, ma ha poi faticato a trovare la strada, è stato raggiunto ed il suo tentativo di rimonta è finito.

MEDARDO - Fuori gara De Petri dopo la caduta dell'11 gennaio, primo degli italiani è Luigino Medardo, settimo ed ancora una volta vincitore della categoria silhouette con la Gilera 600. I suoi successi ormai non destano più sensazione, tanto sono puntuali. Le sue prestazioni invece sì. Spessissimo è arrivato con i primi ed in un'occasione, a Tumu, si è permesso anche il lusso di batterli, vincendo la tappa davanti ai prototipi. Merito di un percorso che non favoriva le moto potenti e pesanti, e soprattutto di un binomio moto-pilota veramente eccezionale. Mandelli, nono, avrebbe potuto essere il secondo della categoria, ma nella penultima speciale ha rotto il motore, probabilmente un cuscinetto. È stato costretto alla sostituzione del propulsore ed è stato automaticamente passato tra i prototipi. Ancora una volta si è comunque confermato degno compagno di Medardo, e se la sarebbe cavata bene anche il terzo uomo del Team Gilera-Henninger, lo spagnolo Sotelo, se la frattura dell'astragalo non lo avesse messo KO proprio nel finale.

Boluda, spagnolo grintoso e regolare, è decimo, proprio davanti al nostro Roberto Boano che nonostante qualche vicissitudine è riuscito ad arrivare sempre regolarmente, e quasi sempre tra i primi privati. Sfortunatissimo Angelo Cavadoli, assistenza diligente e veloce del Team BYRD, che proprio nell'ultima speciale ha perso ore per un problema elettrico. Si è comunque messo in luce per come ha svolto il suo compito ed anche per le sue doti di pilota: a Kayes, dove ha potuto fare la sua gara con tranquillità, è giunto terzo.

Il brasiliano De Azevedo, privato... di tutto, è riuscito a vincere la categoria marathon, ventunesimo assoluto alle spalle di Massimo Montebelli. Marcaccioli e Quaglino sono ventisettesimo e ventottesimo, mentre dal trentesimo ci sono Bignardi, Winkler e Pegoraro. Surini è trentaquattresimo e Cabini trentaseiesimo. La folla non li ha travolti all'arrivo come ha fatto col vincitore Peterhansel, ma il loro successo non è da meno: arrivare a Dakar da privati è sempre un'impresa memorabile.

d. b.

IMPREVISTI - ALLA DAKAR SUCCIDE DI TUTTO: IN ALTO, UNA MANDRIA DI MUCCHE INSEGUE ORIOLI. A SINISTRA, CAVANDOLI AVVERTE I PILOTI DOPO LA CADUTA DI DE PETRI SU UNO SCALINO NASCOSTO

LUIGINO MEDARDO

CON LA GILERA PROTOTIPO PER VINCERE L'ASSOLUTA

DAKAR - Le robuste protezioni della giacca da gara fanno comodo soprattutto dopo l'arrivo. La schiena di Luigino Medardo è messa a dura prova da una tempesta di pacche amichevoli, un turbine di congratulazioni che lo travolge lasciandolo senza fiato. Grazie a lui la Gilera ha vinto ancora nella categoria silhouette, ha conquistato un successo di tappa a Tumu ed uno nella marathon Agadez-Gao. Ma soprattutto ha lottato per quasi tutta la gara con i prototipi, moto costruite su misura per la Dakar e di cilindrata ben superiore ai 558 cm³ della sua RC 600, modificata solo in alcuni particolari. Più che una vittoria, un trionfo.

Non è questione di campanilismo: da tempo l'accoppiata tutta italiana non sbaglia un colpo, tanto che il successo nella silhouette non è nemmeno motivo di discussione. Però questa volta Medardo ed il suo compagno di squadra Mandelli hanno superato se stessi. Il settimo posto assoluto di punta, ad un'ora e mezza dal vincitore, è più di quanto si potesse sperare. Ma lui non è d'accordo.

«A dire la verità avremmo voluto entrare nei primi cinque — protesta sorridendo — e penso proprio che avremmo potuto farcela, era alla nostra portata. Però avremmo dovuto marciare sempre regolarmente, senza problemi. Invece ho rotto l'ammortizzatore nella parte finale della tappa Ghadames-Idri, e siccome si trattava di una marathon non ho potuto cambiarlo che il giorno dopo, sulla pista, perdendo un'ora. A Dirkou, invece, si è scaricata la batteria: un inconveniente stupido che mi è costato mezz'ora, perché la moto non voleva saperne di riaccendersi dopo il rifornimento. Sono banalità, verificatesi perché non abbiamo avuto molto tempo per lavorare sulla moto. Però nel complesso è andata più che bene».

Di questo si può essere sicuri. Ben poche volte il sanguigno Gianni Perini, team manager, ha avuto motivo di agitarsi per i ritardi dei suoi uomini. Una fortuna, vista l'intensità con cui vive le vicende delle sue moto, disperandosi ed esultando come se sulla sella ci fosse lui. Quando a Ghat, dopo appena un paio di giorni, ha visto che nessuno dei suoi tre uomini arrivava, ha rischiato l'infarto. Invece si erano fermati assieme per sostituire l'ammortizzatore rotto da Medardo con quello lasciato lungo la pista da una macchina fuori gara. Un'astuzia «dakariana» fuori regolamento per non aspettare il camion di assistenza, visto che non era stato possibile rimediare al guaio la sera trattandosi di una tappa marathon, quelle in cui è vietata l'assistenza al bivacco. Nonostante la paura passata, il ri-

cordo migliore di Medardo è legato proprio alle tappe marathon.

«Sono molto difficili, basta un nulla per mandare tutto all'aria. Però per me il ricordo più bello di questa Dakar è proprio la marathon Agadez-Gao, dove ho vinto la classifica complessiva delle due giornate. Sono state due tappe dure, molto difficili. Io ho fatto tutto alla perfezione, ed ho vinto. Una soddisfazione enorme».

Una delle tante tappe ormai, visto che Medardo e la Gilera continuano a monopolizzare la categoria. Se dominano, però, non è per mancanza di avversari.

«La Cagiva ha provato a far correre una moto nella silhouette al Rally dei Faraoni, ma ha rinunciato a ripetere l'esperimento alla Dakar. Anche la Suzuki ha provato nella nostra categoria, e non ce l'ha fatta, così come il Team Honda Europa con le Africa Twin. Credo proprio che ci voglia una moto molto, ma molto competitiva per battere la Gilera. C'erano piloti agguerritissimi, eppure abbiamo lottato più volte con i prototipi».

Medardo modestissimo, finge di dimenticare se stesso. Bisogna chiamarlo direttamente in causa per avere la sua opinione in proposito.

«Il pilota? È già abbastanza vecchio, con 31 anni e diverse Parigi-Dakar sulle spalle. Non basta un giovane per batterlo».

La questione però ora si pone nel senso opposto: è Medardo che dovrà andare a battere gli altri, visto che il prossimo anno la Gilera debutterà tra i prototipi.

«Penso che si correrà ancora anche nella silhouette, ma io sarò sul prototipo. So che sarà un impegno difficile, ma parto per vincere: diversamente non avrei ambizioni. Un pilota deve avere sempre un obiettivo ben preciso soprattutto in queste gare così dure. Altrimenti non si trova la forza per andare avanti».

Se c'è una cosa che a Medardo non è mai mancata è proprio la determinazione, la volontà di arrivare a tutti i costi. Ci riuscì lo scorso anno con una gamba dolorante per una distorsione, ce l'ha fatta anche questa volta, con una mano gonfia per una caduta.

«È stato proprio alla fine della tappa di Kiffa, a cinque chilometri dall'arrivo. C'era una buca segnalata sul road book, ma c'era anche tanta polvere. L'ho individuata solo quando ci sono arrivato sopra e sono caduto».

Un peccato veniale; l'unico di un pilota che oltre ad andare forte sbaglia pochissimo. Un pilota che per la Gilera vale oro. E pensare che quando Perini lo contattò offrendogli il posto in squadra, Medardo stava meditando propositi di ritiro... □





CHE FORZA! - TENERE IL PASSO DEI PROTOTIPI CON UNA «MONO» DERIVATA DALLA SERIE NON È IMPRESA FACILE. LA GILERA E MEDARDO CI SONO RIUSCITI: PRIMI IN SILUETTE E SETTIMI ASSOLUTI. SOPRA MANDELLI, NONO, E SOTTO LA SQUADRA AL LAVORO



RECLAMO INUTILE

NON C'È TRUCCO NON C'È INGANNO

DAKAR - Gianni Perini, team manager Gilera, ironizza spiegando che se le sue moto vanno a tutta birra è merito dello sponsor Henninger. Ai suoi avversari però il chiarimento non è bastato.

Dopo che le Africa Twin iscritte nella categoria marathon erano state passate d'ufficio alla silhouette per la mancanza di uno dei dischi freno anteriori previsti sul modello di serie, il Team Honda Europa ha tentato la carta del reclamo tecnico, sostenuto dalle incredibili prestazioni delle Gilera ufficiali, e dalla possibilità di vincere la categoria con Boluda una volta tolti di mezzo gli scomodi avversari italiani.

Il tentativo si è però trasformato in un fallimento completo. Il reclamo, fatto politicamente presentare dal privato francese Pillet, non ha sortito alcun effetto.

«*Stiamo facendo un lavoro inutile*» ha commentato il commissario tecnico Jean Paul Corbin nel parco chiuso di Dakar, ed i fatti gli hanno dato ragione: sono stati smontati testa e cilindro, è stata misurata la cilindrata e sono stati verificati l'albero motore ed il materiale con cui è realizzata la biella, ma tutto è stato trovato perfettamente regolare.

Un duro colpo per gli scettici, rimasti con un palmo di naso e costretti ad arrendersi all'evidenza: le prestazioni saranno anche incredibili, ma la Gilera di Medardo è e resta un mezzo strettamente derivato dalla serie. Senza trucco e senza inganno. □

JORDI ARCARONS E L'OCCASIONE PERSA

NON ERO PREPARATO PSICOLOGICAMENTE

DAKAR - A sentire Napoleone nello zaino di ognuno dei suoi soldati c'era il bastone del comando. L'ha trovato anche Jordi Arcarons, ma non è riuscito a reggerne il peso.

Promosso bruscamente da assistente veloce a pilota di punta, ha sentito troppo la responsabilità ed ha esagerato, caddendo due volte rovinosamente. Scarcagli addosso tutte le colpe però sarebbe ingiusto.

«Non ero preparato psicologicamente a questo ruolo — ammette — non ho capito quando era il momento di forzare e quando invece bisognava andare tranquilli. Dovevo vincere a tutti i costi ed ho finito per strafare: mi è mancata l'esperienza. È stata dura, però ora ho imparato: questi errori non li commetterò più».

Errori che pesano sul morale del giovane pilota spagnolo.

«Quando si è così vicini al leader della gara non ci si può permettere di sbagliare. E se dopo averlo fatto una volta si ha la fortuna di tornare in corsa per la vittoria finale non si può sperare che il miracolo si ripeta. Spero che tutto questo mi serva per il futuro».

— Significa che nel '92 potresti essere in grado di vincere?

«Posso pensare sì, ma per il momento ho bisogno di riflettere. Mi serve un mese di

tranquillità per rimettermi un po'. Ad Agadez credevo di arrivare nei primi tre, invece ho concluso quinto. Rispetto allo scorso anno ho migliorato, è un piazzamento che mi sarebbe andato benissimo se me l'avessero pronosticato prima del via; ma dopo aver avuto la possibilità di vincere non è la stessa cosa...».

— C'è chi dice che tu sia un pilota più adatto al Faraoni che non alla Dakar, attualmente.

«È vero, ma è sempre per la questione dell'esperienza. E poi in Egitto la navigazione non è importante come qui. Il fatto è che il road book è scritto in francese ed io ho problemi ad interpretarlo, purtroppo non conosco molto bene la lingua. Se il road book fosse in spagnolo mi troverei meglio anche con la navigazione». □



CAGIVA — ARCARONS, NELLA PAGINA A FIANCO, AVREBBE POTUTO VINCERE LA DAKAR, MA È STATO VITTIMA DI DUE BRUTTE CADUTE, DISASTROSE ANCHE PER LA MOTO, ED HA FINITO QUARTO. COSÌ LE MAGGIORI SODDISFAZIONI SONO VENUTE DA MORALES, A SINISTRA, QUARTO DOPO UNA GARA REGOLARE. NEVEU, SOPRA DURANTE UN RIFORNIMENTO EFFETTUATO CON MEZZI RUDIMENTALI, HA PERSO MOLTO TEMPO ALL'INIZIO PER PROBLEMI ELETTRICI, RESTANDO SUBITO ESCLUSO DALLA LOTTA



EDI ORIOLI

ARCARONS VA CAPITO

DAKAR - Che vinca o meno, Edi Orioli non perde mai la testa. Non si agita se le cose gli vanno bene né si dispera se succede il contrario. L'arrivo a Dakar non è stato quello che sogna, ma non se l'è presa più di tanto per il suo ottavo posto.

«La spiaggia del Lago Rosa è sempre emozionante, comunque ci si arrivi».

Edi non ha certo gradito la rottura che lo ha estromesso dalle prime posizioni. Ma è sereno.

«Io ho fatto il mio dovere; ero in testa alla classifica generale: se la moto s'è rotta non è colpa mia. Certo, dopo non ho dato il massimo, ma a quel punto la concentrazione non era più la stessa».

— È andata male per tutto il Team Cagiva, non solo per te.

«Il problema è nato dai guai miei e di Neveu. Era rimasto solo Arcarons, ma avrebbe dovuto recuperare 10 minuti ed invece ha perso un'ora. Ci vuole esperienza, non possiamo pretendere i miracoli all'improvviso. Anch'io ho avuto bisogno di rodaggio prima di riuscire a vincere».

— Quest'anno la navigazione ha riservato meno sorprese del solito, ma è anche vero che il più delle volte sei stato tu a fare la strada per il gruppo.

«Non sono l'ultimo in fatto di navigazione, ma nemmeno l'unico. Se la cavano molto bene anche Peterhansel e Magnaldi ad esempio, e poi è anche questione di aver fortuna. Certo che se fossi stato secondo in classifica mica avrei fatto strada agli altri: mi sarei nascosto e li avrei fatti passare per seguire poi la mia rotta da solo, come quando vinsi due anni fa». □

FESTEGGIAMENTI

DAVIDE POLLINI A BAGNOMARIA

David Pollini, che in passato aveva portato a termine la Dakar in moto, quest'anno ha fatto assistenza a Winkler, Surini e Bignardi, e, prima del ritiro, anche a Mercandelli, alla guida di un'auto schierata dal Team Assomoto. Come premio per l'appoggio ha ricevuto... un bel tuffo nel Lago Rosa, vestito di tutto punto, ad opera dei piloti che hanno provveduto a festeggiare l'impresa compiuta a suon di spumante.

NAVIGAZIONE

PERDERE LA BUSSOLA

La navigazione crea problemi a tutti, compresi i piloti aeronautici a volte. Incredibilmente durante la difficile tappa Nema-Tichit i primi nove della classifica che procedevano compatti hanno visto atterrare uno degli elicotteri dell'emittente televisiva La Cinq, ed il pilota ha chiesto loro in quale punto si trovasse al momento. Se si considera che spesso sono i piloti a seguire gli elicotteri per ottenere la giusta direzione...



GILERA - ANCHE QUATTRO GILERA PRIVATE SONO ARRIVATE A DAKAR, GUIDATA DA QUATTRO ITALIANI. SI TRATTA DI QUAGLINO, L'UNICO IN ROSSO DEL GRUPPO, E DEI TRE PILOTI DEL TEAM ASSOMOTO: DA SINISTRA ALDO WINKLER, WALTER SURINI E BRENNO BIGNARDI. MANCA SOLO CARLO ALBERTO MERCANELLI, RITIRATO. NELL'ALTRA FOTO, RED RONNIE INTERVISTA DANIELE PAPI

EL DESERTO

vi.

Diversamente ci si arrangi. A Roberto Azzalin, team manager della Cagiva, l'agenzia Temet ha proposto un preventivo di una ventina di milioni per raddrizzare il Mercedes 19.36 ribaltato in prova speciale tra Dirkou e Gossololom. Invece è arrivato il camion scopo ed ha provveduto gratis, se si escludono i danni provocati dal capottamento.

Perdere un camion vuol dire rischiare di non avere ricambi sufficienti, soprattutto le gomme che nei team ufficiali vanno via come il pane. Certo, in passato Carlo Florenzano, allora team manager della Honda-Italia alla Dakar, riuscì a far chiudere vittoriosamente la gara ad Orioli organizzando un'assistenza pirata da libro giallo. Però non sempre è possibile, ed allora è un disastro. Si può quindi immaginare la trepidità attesa dei team manager che restano svegli scrutando le batterie di fari che arrivano al campo squarciano la notte, talvolta sorprendendo chi aveva approfittato del buio per un «bisognino» nel mezzo di una landa piatta come un biliardo.

Non sempre comunque arrivare significa anche dormire: quest'anno nelle prime tappe, complice il guasto della pompa elettrica del rifornimento, le chilometriche fi-

le per il carburante sono andate avanti tutta la notte senza interruzione, per la gioia dei camionisti costretti ad ore ed ore di codà invece di andare a letto. Dunque bisogna capirli se qualche volta sono un pochino agitati...

Ne sa qualcosa l'equipaggio di una Nissan spagnola che qualche anno fa, in una tappa verso Agadem, rimase insabbiato proprio sull'unico valico tra le dune. Dopo una lunga attesa Groine, alla guida del primo camion della lunga fila formatasi nel frattempo, si spazientì, ingranò la retromarcia, prese la rincorsa e si lanciò come un bisonte infuriato in direzione della malcapitata jeep. Il pilota, capita al volo la situazione, tentò di frapporsi facendo scudo alla macchina col suo corpo ma fu un tentativo poco fortunato. Solo un bel tuffo carpiato gli evitò di restare tra il camion e la macchina, sparata in un colpo al di là della duna per la gioia di tutti gli altri piloti che attendevano. Certo non per la sua, visti i bassi compensi pagati dagli sfasciacarrozze per le carcasse da demolizione...

Del resto l'importante è arrivare in qualsiasi modo al bivacco dove i meccanici attendono per cominciare il lavoro. E bisogna riuscirci in tutti i modi, anche al costo di passare sul tetto della Nissan del team

Repsol che in Guinea era sprofondata in un guado rimanendo completamente sommersa.

Ma gli aneddoti... camionistici si sprecano, viste le condizioni cui si è costretti ad operare. Beppe Belotti, responsabile dell'assistenza del Team BYRD, racconta che in Guinea era su un camion che si perse e capitò in un villaggio nel quale le auto erano una cosa sconosciuta quanto gli UFO. Ci volle un'ora prima che i più coraggiosi uscissero dai nascondigli, ed altrettanto prima di cominciare a parlare con qualcuno per chiedere informazioni sulla strada. Il coraggioso che salì sul predellino guidando i camion nella notte, attraverso la foresta, chiese come compenso... un albero che era rimasto incastrato in posizione perfettamente verticale nel roll bar dell'UFO, uguale a tutti quelli che circondavano il suo villaggio. Ma si sa, l'erba del vicino è sempre più verde.

Per i camionisti però sono più le fatiche degli aneddoti, ed i sacrifici non si contano. Basti pensare che spesso manca il tempo per dormire, figurarsi quello per lavarsi.

Forse è per questo che i trasporti costano cari. Chi non può permettersi un camion d'assistenza spesso riesce a noleggiare un po' di spazio in quello di un altro: 10 milioni di lire in cambio di una cassa da un metro cubo nella quale sistemare le ruote, qualche ricambio e magari anche il sacco a pelo. S'intende, nella speranza che il mezzo arrivi presto e sia possibile mettere le mani sul materiale in tempo utile. □

GIORNO PER GIORNO

DATA	IN CLASSIFICA GENERALE			IN SPECIALE VINCITORE	PARTITI	ARRIVATI
	PRIMO	SECONDO	TERZO			
30/12	CHARBONNEL	MEDARDO	VALL	CHARBONNEL	113	113
3-4/1	MAGNALDI	ARCARONS	MORALES	MAGNALDI	108	87
5/1	MAGNALDI	ORIOLI	LALAY	MEDARDO	87	69
6/1	ORIOLI	MAGNALDI	ARCARONS	DE PETRI	69	65
7-8/1	PETERHANSEL	ARCARONS	MAGNALDI	PETERHANSEL	65	61
10-11/1	PETERHANSEL	MAGNALDI	ARCARONS	MEDARDO	60	56
12/1	PETERHANSEL	MAGNALDI	ARCARONS	annullata	55	55
13/1	PETERHANSEL	LALAY	MAGNALDI	LALAY	55	52
14-15/1	PETERHANSEL	MAGNALDI	LALAY	MAGNALDI	52	47
16/1	PETERHANSEL	LALAY	MAGNALDI	LALAY	47	46
17/1	PETERHANSEL	LALAY	MAGNALDI	ARCARONS	46	46

CLASSIFICA GENERALE

	PILOTA	MOTO	30 DICEMBRE	3-4 GENNAIO	5 GENNAIO	6 GENNAIO	7-8 GENNAIO	10-11 GENNAIO	12 GENNAIO	13 GENNAIO	14-15 GENNAIO	16 GENNAIO	17 GENNAIO	TEMPO/ DISTACCO A DAKAR
1.	PETERHANSEL	Yamaha	30	8	6	7	1	1	1	1	1	1	1	in 73h55'55"
2.	LALAY	Yamaha	13	6	3	4	4	4	4	2	3	2	2	a 16'55"
3.	MAGNALDI	Yamaha	17	1	1	2	3	2	2	3	2	3	3	a 25'52"
4.	MORALES	Cagiva	4	3	7	5	5	5	5	4	4	4	4	a 56'46"
5.	ARCARONS	Cagiva	5	2	4	3	2	3	3	5	5	5	5	a 1h07'09"
6.	MAS	Yamaha	20	9	8	6	6	6	6	6	6	6	6	a 1h23'51"
7.	MEDARDO	Gilera	2	19	10	11	9	7	7	7	7	7	7	a 1h38'42"
8.	ORIOLI	Cagiva	30	5	2	1	16	10	10	9	9	8	8	a 5h06'14"
9.	MANDELLI	Gilera	6	16	13	12	10	8	8	8	9	9	9	a 7h05'33"
10.	BOLUDA	Honda	30	18	19	16	15	11	11	10	10	10	10	a 8h20'10"
11.	BOANO	Honda	13	28	23	19	17	12	12	11	11	1	11	a 9h27'04"
12.	MEREL	Cagiva	18	21	24	20	18	14	14	12	13	13	12	a 12h09'59"
13.	RAHIER	Suzuki	6	14	12	13	11	16	16	16	14	14	13	a 12h13'29"
14.	CHARBONNEL	Kawasaki	1	29	29	27	24	18	18	17	15	14	14	a 14h21'25"
15.	PASCUAL	Yamaha	41	20	20	23	20	17	17	15	18	17	15	a 15h35'03"
16.	SIREYJOL	Honda	25	22	23	20	19	15	15	13	12	12	16	a 16h20'19"
17.	BRUNNER	Suzuki	41	34	28	24	22	25	25	24	22	19	17	a 18h57'52"
18.	GIL	Yamaha	28	50	30	29	25	20	20	21	21	20	18	a 19h28'13"
19.	HAU	Honda	25	25	21	18	29	26	26	25	24	22	19	a 19h46'38"
20.	MONTEBELLI	Yamaha	13	32	26	28	26	24	24	23	23	21	20	a 19h48'19"
21.	DE AZEVEDO	Yamaha	58	55	40	37	31	23	23	22	20	23	21	a 19h53'41"
27.	MARACCINI	Yamaha	20	48	38	35	34	28	28	27	30	29	27	a 23h07'52"
28.	QUAGLINO	Gilera	27	42	46	38	37	30	30	29	31	30	28	a 23h26'15"
30.	CAVANDOLI	Yamaha	9	10	16	14	13	9	9	19	16	16	30	a 25h05'13"
32.	BIGNARDI	Gilera	66	45	43	39	39	34	34	33	33	32	32	a 26h38'00"
33.	WINKLER	Gilera	57	43	41	49	46	39	39	38	34	33	33	a 28h39'35"
34.	PEGORARO	Honda	81	62	49	47	44	37	37	36	36	34	34	a 29h11'13"
36.	SURINI	Gilera	28	72	54	50	42	42	42	40	37	36	36	a 29h36'01"
38.	CABINI	Yamaha	70	53	55	53	52	43	43	41	39	38	38	a 36h03'37"
	PALADINI	Honda	78	61	53	51	49	46	46	44				RITIRATO
	ALUIGI	Suzuki	47	49	39	36	54	48	48	46				RITIRATO
	DE PETRI	Yamaha	23	13	12	8	8							RITIRATO
	GUALINI	Honda	82	38	31									RITIRATO
	MARMIROLI	Honda	43	33										RITIRATO
	ALGERI	Yamaha	95	57										RITIRATO
	BONACINI	Honda	82	77										RITIRATO

Dopo il prologo si sono anche ritirati Mercandelli, Mocchiutti, Nassi, Quercioli, Torri, Zotti.

A DAKAR

LE ALTRE CLASSIFICHE

SILHOUETTE

1. Medardo (Gilera) in 75h34'37"; 2. Boluda (Honda) a 6h37'19"; 3. Boano (Honda) a 7h48'18"; 4. Charbonnel (Kawasaki) a 12h42'13"; 5. Sireyjol (Honda) a 14h41'37"; 6. Hau (Honda) a 18h07'54"; 7. Montebelli (Yamaha) a 18h05'37"; 8. Pilet (Honda) a 18h37'08"; 9. Bennerotte (Kawasaki) a 21h08'52"; 10. Marcaccini (Yamaha) a 21h29'10".

MARATHON

1. De Azevedo (Yamaha) in 93h49'36"; 2. Perinelle (Yamaha) a 9h19'06"; 3. Fernandez (Suzuki) a 12h02'26"; 4. Schek M. (Suzuki) a 50h39'59"; 5. Schek P. (Suzuki) a 50h45'48"; 6. Tsukashi (Honda) a 53h12'18"; 7. Catelox (Yamaha) a 79h00'42".

AUTO

1. Vatanen-Berglund (Citroën Zx Rally) in 32h20'50"; 2. Lartigue-Desstaillats (Mitsubishi-Pajero) a 2h42'06"; 3. Fontenay-Musmarra (Mitsubishi-Pajero) a 3h24'06"; 4. Eriks-son-Parmanderf (Mitsubishi-Pajero) a 4h54'36"; 5. Auriol-Monnet (Lada Samara) a 6h03'29"; 6. Ambrosini-Guähennec (Citroën Zx Rally) a 7h03'34"; 7. Tambay-Lemoyne (Lada Samara) a 8h10'57"; 8. Bouchet-Leran (Nissan Terrano) a 8h54'33"; 9. Sarrazin-Trouble (Toyota Land Cruiser) a 12h22'22"; 10. Ratet-M. Vantouroux (Toyota Land Cruiser) a 13h21'53".

CAMION

1. Houssat-Desaulieu - Bottaro (Perlino 4 x 4 F105) in 53h08'35"; 2. Golstov-Kabirov-Strakov a 3h35'07"; 3. Tammenka - Anouplyid - Piirsalou (Kamaz 6x6) a 3h44'06"; 4. Martchenkov - Kouzmine - Kharlamov (Kamaz 6 x 6) a 7h54'01".