Domenica esordio a Brands Hatch della nuova 312 T2. Intanto...

KYALAMI HA FUGATO I DUBBI SU LAUDA E SULLA FERRARI

Con la chiara vittoria di Kyalami, Niki Lauda e la Ferrari hanno cancellato le perplessità della vigilia. Non era accaduto niente di preoccupante, per la verità, ma quel miglior tempo in prova di James Hunt con la McLaren a sei marce, insieme con qualche chiacchiera sulla forma del pilota austriaco, erano bastati per far avanzare mille supposizioni. Forse è vero che la 312 T ha trovato avversarie più competitive, ma non bisogna dimenticare che il circuito sudafricano viene considerato tra i meno favorevoli alle caratteristiche dei bolidi rossi. Ciò nonostante a Kyalami, come già a Interlagos (altra pista «ostica» per le macchine di Maranello), il neo campione del mondo ha dominato. Non succedeva da anni che le macchine del «Cavallino» cominciassero così brillantemente il campionato.

Va inoltre considerato che la 312 T e ormai alla fine della sua pur tanto gloriosa carriera e che quindi il vero raffronto sul progresso tecnologico raggiunto dai vari team avverrà il 2 maggio prossimo, allorché scenderanno in pista le macchine aggiornate al nuovo regolamento. Per l'occasione, come si sa, la Ferrari farà esordire la 312 T2 il cui collaudo definitivo avverrà domenica prossima a Brands Hatch, la corsa inglese non valida per il campionato, a cui Lauda parteciperà appunto con il nuovo bolide.

Certo che, come ha detto Enzo Ferrari appena avuto il risultato della corsa sudafricana, a Maranello si dovrà «operare intensamente nella ricerca evolutiva», perché nell'esasperatissimo settore della formula uno non ci si può fermare un istante. E non è detto che la 312 T2, nonostante le ottime prove già fornite, non abbia bisogno di ulteriori perfezionamenti. A favore della nuova macchina c'è comunque la garanzia di un motore imbattibile e di un'esperienza tecnica che ha saputo preparare le macchine oggi più affidabili.

A proposito della ricerca e dei limiti di esasperazione raggiunti in formula uno, va detto che l'impegno profuso da ogni parte non è certo casuale e va certamente al di là dei pur importanti fini agonistici. Oggi, com'è ormai pressoché universalmente riconosciuto, un successo nella massima formula ha ripercussioni eccezionali, che investono il prestigio tecnologico di un intero Paese, travalicando lo stesso settore motoristico. Non a caso i massimi dirigenti dell'Alfa Romeo si sono recati in Sudafrica con la speranza di poter confortare i loro successi produttivi e commerciali in quel Paese con una buona prestazione delle Brabham-Martini equipaggiate con i motori dell'Autodelta.

Purtroppo, dopo aver dato buoni risultati velocistici nelle prove, le macchine di Pace e Reutemann hanno avuto noie ai propulsori durante la gara finendo entrambe ai box anzitempo. Questo inconveniente, francamente, non ci sarebbe voluto, perché, com'è facile intuire, non contribuirà certo a migliorare i già difficili rapporti tra il fornitore dei telai (Ecclestone) e i tecnici milanesi. Ma, come si dice, tutto il male non viene sempre per nuocere. Una rottura della collaborazione con l'assemblatore inglese potrebbe indurre i responsabili dell'Alfa a costruire l'intera monoposto, come da tante parti viene auspicato. A questo discorso, almeno secondo le dichiarazioni che gli vengono attribuite, non sarebbe insensibile il presidente Cortesi, il quale deve essersi reso conto della precarietà del connubio con un team che può vantare (con il vecchio motore) vittorie e buoni piazzamenti e quindi ha facile gioco nell'attribuire gl'insuccessi al partner.

Tra i fatti di Kyalami che ci interessano più da vicino, c'è infine l'ottima prestazione di Vittorio Brambilla. Il monzese, se non avesse dovuto fermarsi a rifornirsi di carburante a meno di due giri dalla fine avrebbe potuto conquistare un onorevolissimo quinto posto. E' finito invece ottavo, ma l'importante è che abbia terminato la gara. Che Brambilla si sia inserito nel ristretto numero dei più veloci è ormai un fatto inconfutabile. Quello che sembrava mancargli era la tenuta alla distanza. Ora questo handicap (dovuto spesso all'insufficienza del mezzo meccanico) a Kyalami è stato finalmente superato.

Giuseppe Cervetto

Sconfitto il colombiano Cervantes

A soli 17 anni Benitez mondiale dei welter junior

SAN JUAN — La gioia di Benitez dopo il verdetto.

SAN JUAN DI PORTORICO, 7 marzo

Un diciassettenne portoricano, studente liceale, è dalla scorsa notte il nuovo campione mondiale dei pesi welters junior (versione WBA): si tratta di Wilfredo Benitez che ha sconfitto ai punti il detentore del titolo, il trentenne venezuelano Antonio Cervantes, detto «Kid Pambele». L'arbitro panamense Isaac Herrera ha visto Benitez vincitore per 148 a 144; anche il giudice portoricano ha votato per il suo giovane connazionale, 147-144, mentre il giudice venezuelano ha dato due punti di vantaggio a Cervantes, 147-145.

E' una sorpresa, ma soltanto parziale: Benitez era infatti al terzo posto nella classifica mondiale della WBA, mentre Cervantes non è più da tempo il campione che si conosceva, tant'è vero che, prima dell'inizio del match, aveva manifestato propositi di ritiro in caso di sconfitta.

Benitez (il più giovane campione del mondo della storia del pugilato) ha raggiunto la venticinquesima vittoria contro zero sconfitte, mentre Cervantes ha dovuto subire la terza sconfitta contro 63 vittorie e tre pareggi (conquistò il titolo nel 1971). Entrambi i pugili hanno accusato un peso di 62 chilogrammi.

CONTINUA INDISTURBATA LA MARCIA DEL TANDEM MOBILGIRGI-SINUDYNE

Grande regia di Ossola: Mobilquattro condannata

Espugnato il Palalido: i milanesi sconfitti per 78-69 - Facile il successo dei varesini

MOBILQUATTRO: Guidali 2, Veronesi, Jura 28, Rodà 1, Gergati G. 12, Gergati P.A., Papetti 4, Giroldi 10, Farina 3, Crippa 6.

MOBILGIRGI: Iellini 3, Morse 18, Ossola 6, Meneghin 11, Bisson 18, Zanatta 11, Rizzi 11. Non entrati: Gualco, Salvaneschi e Carraria.

ARBITRI: Albanesi e Solenghi.

NOTE: tiri liberi: Mobilquattro 11 su 16, Mobilgirgi 14 su 24. Usciti per raggiunto limite di falli: Meneghin e Morse, entrambi della Girgi. Tecnico e Gamba per proteste.

MILANO, 7 marzo

Dovessimo prestare credito alle voci rimbalzate in settimana da oltre oceano, l'odierno incontro tra Mobilquattro e Mobilgirgi valido per il campionato italiano di pallacanestro, avrebbe anche potuto assumere il sapore d'una eccitante primizia. Nel senso di un allenamento in anteprima della nazionale olimpica statunitense.

Pare infatti che Dean Smith, il responsabile tecnico della selezione USA, concupisca a suon di dispacci due tra i migliori americani in Italia — se non i migliori in assoluto — che rispondono ai nomi di Lee Charles Jura e di Robert Morse. I quali Jura e Morse, guarda caso, si sono affrontati con estremo vigore oggi al Palalido milanese alla testa delle rispettive formazioni, la Mobilquattro e la Girgi appunto.

Nonostante la presenza di due colossi del genere, non diremmo proprio che si sia trattato di una piacevole partita. Tutt'altro. Chi infatti vagheggiava quaranta minuti d'alto contenuto spettacolare avrà senz'altro masticato amaro. Certo, dal punto di vista esclusivamente, diciamo così, atletico, il *match* ha offerto sin troppo, sprizzando scintille ad ogni piè sospinto. E siccome sul piano fisico — come del resto su quello della classe pura — tra Girgi e Mobilquattro non c'è paragone, è abbastanza normale che abbia vinto la Girgi (78-69) e senza neppure forzare.

Mai infatti i milanesi, guidati dalla panchina dallo «stratega» Guerrieri, sono stati in grado di infastidire in qualche modo i più titolati avversari. E' sufficiente scorrere gli appunti per accorgersi come, durante l'intero arco dell'incontro, i varesini abbiano sempre condotto in testa persino con ampi margini (15 lunghezze a metà ripresa) rischiando il ricongiungimento soltanto intorno al 10' del primo tempo allorché quelli della Mobilquattro, fattisi baldanzosi, si sono portati a due punti (8-10).

Si diceva del senso strategico di Guerrieri. Ebbene, il *coach* milanese ha tentato il tutto per tutto nella speranza di arginare l'azione a compressore dei campioni d'Europa, escogitando una serie di gherminelle tattiche davvero deliziose. Un autentico invito a nozze per gli amanti del tatticismo esasperato.

Ha infatti spedito in campo Veronesi con il chiaro compito di indurre Morse a più miti consigli e l'ha tenuto in campo — Veronesi, non Morse — per buona parte della prima frazione. Ha incollato Rodà e Beppe Gergati (davvero interessante il ragazzo) rispettivamente ad Ossola e Iellini, i terribili «nanerottoli» della Girgi. Ha infine disposto i suoi lunghi (Jura e Guidali prima, Jura e Crippa poi) a zona, liberi di scambiarsi le «torri» avversarie che, a seconda dei casi, potevano essere o Meneghin o Bisson o Rizzi. Ha poi affidato Morse a Farina e a Crippa. Ma non c'è stato nulla da fare.

Troppo evidente infatti la differente stazza atletica tra le due compagini, con la Girgi in grado di ruotare a piacimento elementi dalla possanza fisica incredibile sotto la attenta regia di quel grande playmaker che risponde al nome di Ossola. Il nostro infatti, a trent'anni suonati, è senza tema di smentita, il miglior cervello attualmente in circolazione in Italia possedendo intelligenza e senso tattico sufficienti a tenere in pugno le sorti di una squadra anche nei frangenti di minore lucidità.

E' quello che, ad esempio, è accaduto anche oggi, allorchè la Mobilquattro ha abbozzato sprazzi di reazione. Mancava una manciata di minuti al termine e tutto poteva ancora succedere. Anche un capovolgimento di fronte. Ebbene, Ossola, senza cedere ad impulsi esibizionistici, ha letteralmente «gelato» il ritmo consentendo ai suoi di terminare in *souplesse* una partita costellata da parecchie imprecisioni in zona di tiro e da situazioni convulse che con il gioco avevano ben poco in comune.

Un ultimo cenno non può non mettere a fuoco l'arbitraggio, o meglio, uno dei due arbitri: il signor Albanesi. Troppo plateale, quasi teatrale. Di questo passo potrebbe davvero oscurare la memoria di tale Concetto Lo Bello.

Alberto Costa

L'IBP svanisce troppo presto

I bolognesi di Driscoll hanno la meglio per 83-70

SINUDYNE: Caglieris (13); Valenti (1); Antonelli (19); Sacco (1); Martini; Bonamico; Driscoll (19); Serafini (13); Tomasini (2); Bertolotti (15)

IBP: Quercia (10); Bondi; Lazzari (1); Kunderfranco (2); Malachin (4); Corno (2); Vecchiato (5); Tomassi (8); Fossati; Sorenson (33).

ARBITRI: Burcovich e Zanon (Venezia).

NOTE: tiri liberi: 19 su 26 (S); 20 su 22 (I). Usciti per 5 falli: s.t. 17' Fossati, 19'30" Caglieris.

DALLA REDAZIONE

BOLOGNA, 7 marzo

La Sinudyne pare non avere digerito l'eliminazione di «Coppa Korac» e anche oggi si esprime ad un livello mediocre. Per oltre un tempo e mezzo soffre contro la modesta IBP tutto slancio, ma che vive essenzialmente sui «miracoli» di Sorenson. Sul finire della contesa i romani praticamente «spariscono» per cui la Sinudyne vince (83-70) riuscendo a proporre qualche bagliore che riscalda un pubblico molto paziente.

Pure nel match odierno si è vista una Sinudyne «imballata» con giocatori troppo fermi sulle gambe e con un rendimento altalenante. Bertolotti era partito alla grande: 4 a 4, poi si è innervosito perché gli arbitri gli hanno fischiato tre falli e il suo secondo tempo è stato modestissimo: 3 su 11 nel tiro. Serafini a dispetto dei suoi m. 2,10 non lo si è visto nei rimbalzi (nel primo tempo ne ha presi tre e Vecchiato al suo cospetto pareva uno scattista); anonima la regia di Caglieris che si è risvegliato solo nel finale; Antonelli ha proceduto a sprazzi e Driscoll è apparso appena appena sufficiente. Insomma, una Sinudyne ansimante.

Ovviamente l'IBP ha trovato modo di reggere per una lunga parte al confronto perchè Sorenson azzeccava il canestro (nel primo tempo 7 su 11 nel tiro) e tutti i romani, sempre nella prima parte, apparivano previsti nei tiri liberi: 14 su 14.

Nella ripresa reggeva decorosamente Quercia, poi Sorenson al 10' sul punteggio di 57 a 51 veniva pescato nel quarto fallo per cui procedeva nei minuti successivi con parecchi timori e all'IBP non restava che un generoso slancio non corredato dalla necessaria tecnica.

Alcuni «parziali» nel punteggio: al 5' 14 a 8 per la Sinudyne (i canestri di Bertolotti si fanno sentire); rimonta decorosamente l'IBP con Sorenson e Tomassi, 24 a 20 all'11'. Alla fine del tempo 38 a 34 poi i bolognesi riescono a stabilizzarsi sui 10 punti di vantaggio e vincono l'incontro.

Franco Vannini

Forst-Snaidero 88-80

Ai friulani manca ogni interesse

SNAIDERO: Andreani (4), Pressacco (3), Giomo (18), Viola (2), Cagnazzo (19), Fleischer (22), Milani (12), Savio.

FORST: Recalcati (23), Meneghel (10), Della Fiori (24), Lienhard (11), Marzorati (12), Beretta (5), Cattini, Pirovano.

ARBITRI: Sito e Dal Fiume. Usciti per 5 falli Della Fiori.

SERVIZIO

UDINE, 7 marzo

Una volta tanto il pubblico ha dimenticato il risultato per godersi una partita piacevole che i friulani avrebbero potuto anche far loro — visto il punteggio di parità alla fine del primo tempo — ma poi hanno lasciato in mano agli avversari più concentrati e ancora attenti alla classifica per la posizione di prestigio.

Senza Malagoli la Snaidero ha trovato Pressacco, un ragazzino che davvero ci sa fare, e Cagnazzo sempre in crescendo mentre l'americano autore di venti punti nella prima fase ha svolto in seguito una efficace opera di placcaggio nella propria area. La Forst era venuta per vincere e ha vinto anche bene, assecondando gli avversari nel gioco pulito e piacevole, ma Recalcati e ancor più Della Fiori non si sono concessi distrazioni di sorta e sono stati loro infatti i protagonisti più applauditi dell'incontro, assieme al sempre valido Giomo.

Forse il clima idilliaco che si è creato sul terreno è dovuto alla scarsa vena dei tifosi che da qualche tempo hanno abbandonato i loro frenetici incitamenti. Ormai per questo campionato la Snaidero difficilmente avrà qualcosa da dire ancora.

r. m.

Sconfitta l'Alco: 69-61

Prevale la Canon dopo una lunga altalena

CANON: Medeot 4, Barbazza, Carraro 21, Pierie 10, Dordei 2, Brezza, Rigo, Stahl 16, Spillare 4, Gorghetto 12.

ALCO: Rusconi 6, Casanova, Leonard 26, Biondi 4, Benevelli 4, Giauro 3, Polzot 8, Benelli 4, Arrigoni 6, Costa.

ARBITRI: Bianchi e Rosi di Livorno.

NOTE palestra esaurita. Tiri liberi: 7 su 18 per la Canon, 5 su 10 per l'Alco. Usciti per cinque falli nel s.t. a 9'14" Rusconi (A) e a 1'31" Polzot (A).

DAL CORRISPONDENTE

VENEZIA, 7 marzo

Dopo essersi lasciata menare per il naso domenica scorsa a Roma da una IBP per nulla difficile, la Canon doveva dimostrare oggi di non essere proprio quel gigante d'argilla senza personalità e carattere che le molte sberle sofferte al di fuori delle previsioni avevano fatto credere. Tuttavia anche l'odierno incontro, terminato 69-61 per la Canon, diciamolo francamente, non si sono viste grandi cose.

Il primo tempo iniziava al piccolo trotto e poi lentamente il gioco cresceva di tono caratterizzato soprattutto da uno spirito agonistico piuttosto acceso. L'Alco dopo essere stata sempre sotto sia pure di poco, riusciva anche con grinta al 15' ad andare in vantaggio (31-30), ma poi perdeva alcune buone palle e si lasciava raggiungere e poi superare dai lagunari che chiudevano il primo tempo in testa 38-33.

Nella ripresa si aveva un clima di ancor più esasperato agonismo dovuto all'alternarsi del punteggio che oscillava ora a vantaggio dell'una e ora dell'altra squadra, ma infine i granata, meglio riposati, riuscivano nella *bagarre* di chiusura a frenare i bolognesi e a togliere loro ogni speranza di successo.

Marino Marin

Battuta la Duco 109-86

Entra Meriati e la China si sveglia

CHINAMARTINI: Delli Carri, China 2, Meriati 23, Mitton 2, Celoria 6, Marietta 18, Laing 20, Riva 22, Palcari 16.

DUCO MESTRE: Bertini 7, Pascucci, Della Costa 10, Palumbo, Borghetto 14, Villalta 25, Facco 2, Buzzavo 4, Gratis, Cartwright 21.

ARBITRI: Spotti e Giuffrida.

NOTE: spettatori 1500, usciti per cinque falli Bertini e Cartwright della Duco, Palcari della Chinamartini. Tiri liberi Chinamartini 7 su 9, Duco 20 su 30.

SERVIZIO

TORINO, 7 marzo

Spinta da un Meriati in piena forma, la Chinamartini ha sconfitto la Duco Mestre e superato agevolmente i 100 punti. Partiti male, i padroni di casa hanno faticato nei primi minuti per non farsi troppo staccare da avversari piuttosto pasticcioni e per questo in grado di imbrigliare e confondere le azioni dei torinesi. Solo al 17' (Meriati era entrato da poco) la China è riuscita a superare i veneti e a prendere il largo dominando meglio il suo gioco e la partita. Il capitano della squadra ha saputo riportare la calma tra i suoi compagni, e mantenere per tutta la gara la lucidità di gioco necessaria per superare l'impasse iniziale, e correre verso la vittoria.

La Duco (che specialmente nel primo tempo ha goduto di numerosissimi personali a suo favore) non ha saputo sfruttare il disorientamento iniziale dei torinesi per aggiustare il tiro e organizzare le proprie azioni così da prendere il largo e poter respingere l'imperioso ritorno dei padroni di casa. Una vittoria sicuramente utile per la Chinamartini sia per il campionato, dove deve battersi per rientrare nella A 1 sia (dal punto di vista del morale della squadra) in vista della finale di Coppa Korac contro gli jugoslavi della Jugoplastika.

m. m.

Risultati e classifiche

POULE SCUDETTO: Canon-Alco 69-61; Forst-Snaidero 88-80; Mobilgirgi-Mobilquattro 78-69; Sinudyne-IBP 83-70.

CLASSIFICA: Sinudyne p. 16, Mobilgirgi 14, Alco, Forst 8, IBP, Canon 6, Mobilquattro 4, Snaidero 2.

POULE CLASSIFICAZIONE: Girone A: Jollycolombani-Pinti Inox 76-62; Cinzano-Lazio 86-72; Scavolini Trieste 82-79, Brill-Lib. Brindisi 109-69.

CLASSIFICA: Cinzano, Jolly Colombani, Brill p. 14, Lib. Brindisi 8; Scavolini 6; Trieste, Lasich; Pintilnox 0.

POULE CLASSIFICAZIONE: Girone B: Patriarca-FAG 103-84; Sapori-Ausonia 79-71, Chinamartini-Duco 109-86; Brina-Juventus 94-70.

CLASSIFICA Chinamartini, Sapori, Patriarca p. 12, Brina 10, Duco, FAG 6, Ausonia 4, Juventus 2.

Il tedesco Wicke europeo di ciclocross

VARSAVIA, 7 marzo

Il tedesco occidentale Ralf Wicke ha conquistato il titolo europeo di ciclocross, categoria Juniores, precedendo al traguardo dopo 15 chilometri e 400 metri di corsa l'olandese Johannes Lammertink ed il cecoslovacco Zdenek Zmeskal. Il primo degli italiani, Giancarlo Fenati, si è classificato dodicesimo.

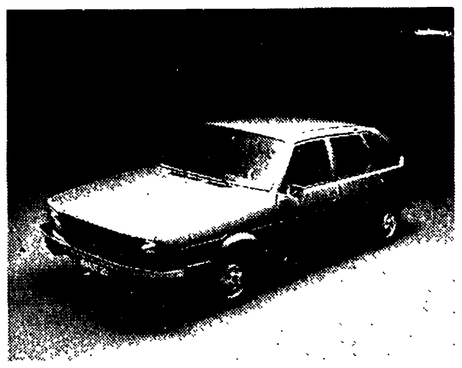
- TENNIS — La Spagna ha battuto 3-0 la Svezia a Madrid in un incontro valido per la coppa Europa di tennis per rappresentative nazionali (ex coppa Re di Svezia). Nei due singolari in programma Jose Higueras ha battuto 6-4, 6-2 Ove Bengtson mentre Manuel Orantes ha superato 6-4, 6-3 Birger Andersson.

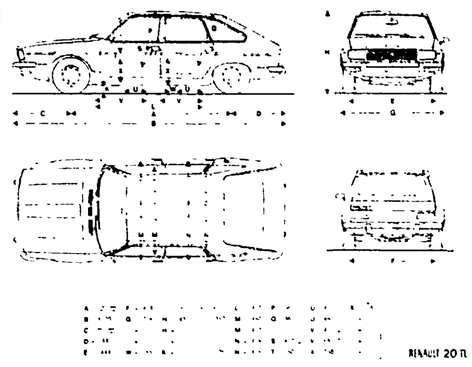
motori

IMPRESSIONI DI GUIDA AL VOLANTE DELLA NUOVA «R 20»

È comoda e sicura l'ammiraglia Renault in versione «economica»

Esternamente è diversa dalla «R 30» solo per i fari - Il motore è lo stesso a quattro cilindri della «16 TX» - Le prestazioni e i prezzi





Vista esternamente la Renault 20 è difficilmente riconoscibile dalla «R 30». Soltanto i fari, infatti, sono diversi. Nel disegno a destra le quote della nuova vettura della Régie.

Se non fosse per i fari, che invece che essere circolari come sull'ammiraglia della Régie, sono rettangolari, sarebbe davvero difficile riconoscere la «R 20» dalla «R 30». Naturalmente all'interno le differenze ci sono, e non solo per il motore che, invece del sei cilindri Renault-Peugeot-Volvo, è il 4 cilindri di 1647 cc e 91 CV che equipaggia la «16 TX». Ma non è gran danno, tanto più che, vagliato l'andamento del mercato automobilistico e i prezzi delle vetture, è facile prevedere che, almeno in Italia, con la contemporanea commercializzazione della «R 30» e della «R 20» si vedrà piazzata al primo posto nelle vendite proprio la seconda. La «R 30» — i prezzi sono soltanto indicativi dato l'andamento del mercato valutario — sarà infatti venduta a 4.910.000 lire, alle quali andrà aggiunto il 30 per cento di IVA; la «R 20» sarà venduta a 3.910.000 lire con un aggiunta dell'IVA del 12 per cento.

I prezzi, come si vede, sono ragguardevoli, anche se concorrenziali, ma i dirigenti della Renault sono ottimisti. I dati delle immatricolazioni confermano infatti un fenomeno che per noi è sconcertante: mentre si registra un calo nelle immatricolazioni di vetture di piccola cilindrata, aumentano le immatricolazioni proprio nella fascia di mercato nella quale la «R 20» viene ad inserirsi. Vale a dire che le difficoltà economiche si fanno sentire — tanto per cambiare... - soprattutto tra gli utenti che hanno un reddito più basso.

Abbiamo avuto occasione di provare la «R 20» e la prova ci ha dimostrato che i dirigenti della Renault hanno ragione quando prevedono un buon successo di vendite della vettura anche in Italia. Questa grossa macchina a trazione anteriore — le sue dimensioni sono: lunghezza mm 4520, larghezza mm 1726, altezza mm 1435 — pur permettendo necessariamente, prestazioni meno elevate della «R 30», consente di viaggiare in modo decisamente confortevole e riesce, volendolo, a non essere nemmeno troppo costosa nell'uso. Mediamente, viaggiando a discreta andatura, si possono percorrere 100 chilometri con 9 10 litri di benzina. Noi, viaggiando come se fossimo impegnati in una gara all'economia, siamo riusciti a contenere i consumi addirittura in 7,27 litri di benzina per cento chilometri. Ma non è certo questo il modo abituale di viaggiare. Diciamo quindi che la «R 20» può essere parca nei consumi se si tiene il piede leggero sull'acceleratore.

Provando la vettura abbiamo avuto l'impressione che il servosterzo — previsto di serie nelle versioni per il mercato francese — pur facilitando la guida sia una raffinatezza inutile, e in qualche caso fastidiosa, in una vettura più leggera della «ammiraglia». Per la stessa ragione, oltre che per contenere i prezzi, crediamo, la Renault Italia ha deciso di importare la «R 20» senza servosterzo, salvo la possibilità di ordinarlo anche da noi in opzione.

Su strada la macchina, senza avere naturalmente lo scatto e la velocità della «R 30», si comporta più che bene. Abbiamo soltanto notato qualche saltellamento al retrotreno in curva, conseguenza della disposizione dei pesi, e il passeggero, pur trattenuto dalle cinture di sicurezza, ha notato l'assenza di una maniglia di sostegno.

Buone le prestazioni per un'auto che, tutto sommato, è destinata ad un uso familiare, in questo facilitata dalla presenza del portellone posteriore che consente di accedere agevolmente al piano di carico con capacità variabile da 400 a 1400 decimetri cubi. La velocità massima è infatti, con il cambio meccanico a 4 rapporti, di 165 chilometri orari; scende a 160 con il cambio automatico offerto in opzione. Con cambio meccanico (i dati tra parentesi si riferiscono all'automatico) la Renault 20 copre i 400 metri con partenza da fermo in 18"8 (20"3) ed il chilometro, sempre con partenza da fermo, in 35"6 (37"7).

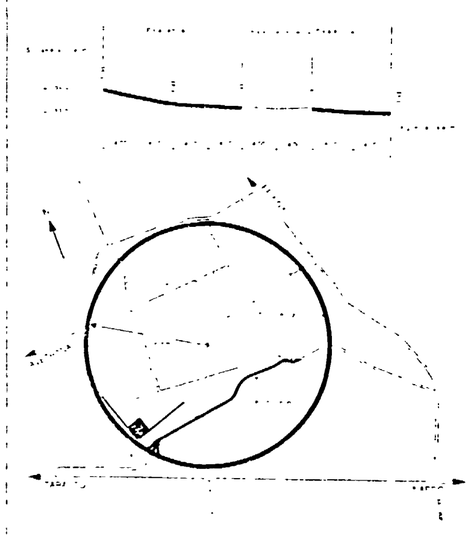
Comoda e abbondantemente accessoriata (basti citare gli alzacristalli elettrici e il dispositivo di chiusura elettromagnetica delle porte) la «R 20» ha beneficiato delle esperienze sulla sicurezza attiva e passiva realizzate dalla Renault con il suo veicolo sperimentale B.R.V. (Basic Research Vehicle). In conclusione, una «ammiraglia economica» confortevole e sicura.

Un centro sperimentale realizzato dalla Fiat

La pista di prova di Nardò è la più grande del mondo

Progettati quando non si prevedeva la crisi dell'auto sui circuiti possono girare contemporaneamente ed essere controllati da un centro elettronico 80 automobili e 20 autocarri - Impianti sofisticati

E' costato 7 miliardi (oggi ne occorrerebbero il doppio) e vi lavorano stabilmente una cinquantina di persone; 140 milioni, quindi, per ogni posto di lavoro. Con questo tipo di investimenti per addetto la paga della disoccupazione nel Mezzogiorno non si ricatrizzerà mai, ma d'altra parte non era questo il problema che preoccupava i dirigenti della FIAT sei anni fa, quando si diede mano alla costruzione degli impianti e delle piste di prova per autoveicoli a Nardò, nel cuore del Salento. Il problema era quello di disporre di un *proving grounds* capace di far fronte completamente alle esigenze di un'industria, quella automobilistica, che allora si prevedeva in continua, irrestabile espansione. Così è nata, su un'area di 7 milioni di metri quadrati, la pista di prova più grande del mondo, sulla quale possono essere contemporaneamente collaudati 80 autovetture e 20 autocarri.



La pianta delle attrezzature e delle piste di prova della SASN. Nel disegno in alto il profilo parabolico delle piste circolari.

L'impianto, oltre che il più grande del mondo, è, probabilmente, anche il più attrezzato e sofisticato ed ha il pregio di essere situato in una zona con condizioni climatiche ideali, con assenza totale di nebbia e con 294 giornate di sole ogni anno. E' soltanto sproporzionato rispetto alle esigenze attuali della FIAT ed è per questo che è stata costituita la Società Autopiste Sperimentali di Nardò che gestisce le attrezzature per conto della FIAT, ma che mette gli impianti — a pagamento, naturalmente — a disposizione di tutte quelle industrie, legate alla produzione automobilistica, interessate a disporre per un certo periodo delle installazioni di Nardò.

Qui non ci sono i problemi creati dalla imposizione dei limiti di velocità, dal l'affollamento delle strade e delle autostrade, qui si opera in assoluta sicurezza e riservatezza.

Le piste di prova — a forma di doppio anello concentrico con una circonferenza di oltre 12,5 km. e un diametro di 4 km. — si presentano come due superautostrade a sviluppo infinito. L'anello esterno, riservato alle autovetture, ha una larghezza di 16 metri ed è diviso in quattro corsie di 4 metri ciascuna. Quello interno, per le prove degli autocarri e degli autoveicoli pesanti, ha una larghezza di 9 metri e dispone di due corsie. Le piste presentano un profilo trasversale parabolico che consente di compensare la forza centrifuga dei veicoli in prova, sino ad una velocità di 240 chilometri orari per le automobili e di 140 chilometri orari per gli autocarri. Vale a dire che si può viaggiare a queste velocità senza che il guidatore debba intervenire sul volante per mantenere la propria traiettoria di marcia. Le due piste sono separate da una corsia di sosta ed emergenza larga 8 metri.

All'interno delle piste anulari si trova una piattaforma per prove dinamiche, che ha una superficie di 63.400 metri quadrati, alla quale si accede da due rampe lunghe 700 metri e larghe 20 che possono essere utilizzate per prove in rettilineo (frenatura, rumorosità, slalom, ecc.). Numerosissime le attrezzature messe a disposizione per le prove: piattaforma inerziale triassiale, girometro, giroscopo, ecc.

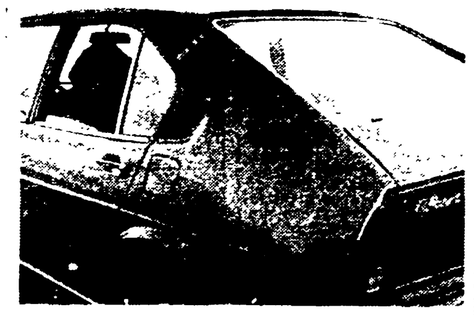
Sempre all'interno delle piste si trovano gli impianti complementari, tra i quali una torre di controllo, alta 54 metri, dotata di una apparecchiatura completa per seguire i movimenti dei veicoli, per ricevere i dati e le misure trasmessi dai veicoli in prova, per elaborarli e, volendo trasmetterli immediatamente via telex in ogni parte del mondo.

Tra gli impianti complementari ricordiamo ancora il laboratorio per il rilievo delle emissioni, i locali di manutenzione, le officine attrezzate e i vari altri servizi.

Un impianto, quindi, di altissimo livello quello di Nardò. Importante è che ora sia sfruttato appieno ed è appunto in questa direzione che si sta muovendo la SASN, che lo gestisce per conto della FIAT.

Altri due modelli della gamma sul mercato

5 marce per l'Alfasud



L'Alfa Romeo ha immesso sul mercato da sabato due nuovi modelli: Alfasud muniti di cambio a 5 marce: l'Alfasud 5 m e la giardinetta.

L'adozione del cambio a cinque marce rende i nuovi modelli Alfasud ancora più economici perché con la quinta marcia minori sono il consumo di carburante e l'usura del motore; migliorano inoltre le prestazioni perché aumentano le doti di accelerazione e ripresa, con vantaggio anche per la sicurezza.

L'Alfasud 5 m raggiunge il chilometro da fermo in 36 secondi e, a 100 chilometri l'ora, percorre con un litro di benzina 14,7 chilometri.

I prezzi di listino (IVA esclusa) delle nuove Alfasud, che completano la gamma, sono i seguenti: Alfasud 5 m Lire 2.640.000, Alfasud giardinetta, 5 marce Lire 2.960.000. Il fregio, con la scritta 5 M, tra finestrino posteriore e lunotto (nella foto) contraddistingue queste versioni.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci