

Dopo la sconfitta di misura con l'Australia all'Arena di Milano

# Il rugby «che conta» è sempre più vicino

Discutere senza litigare - Ora la Spagna e poi la Francia - Il problema dei mediani - Alcuni raffronti, tramite il Giappone



ITALIA - AUSTRALIA - La palla, rimessa in gioco, è contesa dalle due mischie. Gli italiani sono in maglia bianca. In primo piano Camiscloni.

Il 2 e il 7 agosto dell'anno scorso il Giappone ha giocato due test-match, uno a Sydney e l'altro a Brisbane, con l'Australia. Entrambe le partite hanno presentato padroni di casa vincitori con punteggi netti 37-7 e 50-25. Il 21 ottobre dello scorso mese a Padova il Giappone è stato battuto, come ricordate, con un punteggio altrettanto netto (25-3), dagli azzurri di Roy Bish. Ho voluto proporre questi risultati per chiarire che la sconfitta di stretta misura dell'Italia, il novembre all'Arena di Milano con i «piccoli canguri», si avvicina realmente — e non in modo casuale — al grande rugby.

**IERI E OGGI** - Va detto che il terreno scivoloso e pesante in causa della pioggia ha ostacolato non da poco le prestazioni degli australiani abituati a giocare in maniera assai rapida e a un ritmo di gioco che fa del loro modo di giocare un punto su tre. Perdere per un punto con la Australia — lo ripeto — è risultato un risultato prestigioso. Ma non nulla toglie al merito dei bianchi. Perdere per un punto con la Australia — lo ripeto — è risultato un risultato prestigioso. Ma non nulla toglie al merito dei bianchi.

L'Aquila, il 21 novembre di tre anni fa, figura negli alti d'oro con un frugoso 59-21 a favore dei Wallabies. La crescita del rugby azzurro è quindi reale. Bisognerebbe evitare che tanta crescita venga rovinata con battute come quella di Carilli (51-22). Il fatto che quando ci si trova alle prese con squadre concrete come il Cardiff, o come l'Inghilterra a Under 23, ci si sbraccia. Abbiamo ancora istintivi difetti il più pericoloso e quello anche più difficile da ovviare si riferisce ai mediani. Non abbiamo mediani di valore internazionale. Eccellenti, forse, Agostino Puppo (che, stranamente, non ha mai giocato), e Santini. Ma anche loro non sono nulla più che personaggi eccellenti.

**IL PLACCCAGGIO?** - Il secondo grosso difetto che ci affligge è l'incapacità di reagire con fulmineità nei raggruppamenti. Questo è il contrario della mischia ordinata che va vinta con calma e rimpulsi dei mediani che fanno il lavoro di un pugile. Il rugby italiano è riuscito a sapere dove lanciare il pallone prima ancora di averlo conquistato. Abbiamo anche un terzo difetto: la tendenza a piazzare poco e il poco che facciamo, nel campo del placccaggio, lo facciamo male.

Il «clou» di Rovigo tra campioni d'Italia e Algida Roma

# Match istruttivo vinto dalla Sanson

La Tv, rete due, ha messo in onda la più importante partita del campionato di rugby, giunto al settimo appuntamento. Al campo «Mario Battaglini» di Rovigo si sono affrontate due delle quattro capoliste del torneo: la Sanson di casa e l'Algida Roma. Bella partita nonostante il tempo fosse ridotto dalla pioggia battente a orto appena dissodato. In quella risata zuppa le due squadre si sono date battaglia aspra e senza pause. I campioni d'Italia l'hanno spuntata 12-6 grazie alla forza inesaudita del loro pacchetto e a una linea di tre quarti guidata da un De Anna inarrestabile e da un Rossi ideatore di mille idee.

A Rovigo, nonostante il tempo da lupi, erano presenti quattromila che certamente non hanno riempito il prezzo del biglietto. Il match è stato assai istruttivo, soprattutto per quattro ragioni.

Primo. Si è avuta la prova di quanto importante sia l'estremo in una squadra di rugby. Il giocatore che porta la palla in mano non presenta l'ultima trincea della sua formazione e il cervello capace di rilanciare il gioco. Nelle file romane mancava Rocco Caligiuri, estremo della nazionale. Il suo posto è stato preso da Paolo Giannini, un veterano dal piede micidiale ma assai insicuro e, per giunta, travolto dall'emozione di tanto debutto. Paolo ha finito per rappresentare il punto debole dell'Algida. I primi sei punti dei padroni di casa vanno addebitati a lui. Nella terza zona è giunto un pallone lungo. Lui se l'è lasciato sfuggire.

E' arrivato De Anna che l'ha rimesso in gioco e ne è nato un raggruppamento che ha consentito a Naudé di lanciare i tre quarti. Sul dribbling che ne è seguito l'ottimo arbitro Tavelli ha assegnato una meta tecnica.

Secondo. La meta tecnica, di cui sopra, che ha portato in vantaggio i campioni. Che cos'è la meta tecnica? Nel rugby l'arbitro ha facoltà di dare la meta anche se questo non è stato, realmente, realizzato. Purché, naturalmente, siano esistite le condizioni per ottenerla. Nel caso del vantaggio iniziale del rovigino — era l'8' del primo tempo — la palla, spinta in dribbling al di là della linea di meta, sarebbe stata senz'altro trasformata in quattro punti da un giocatore del Rovigo presente in zona. Ma questi è stato ostacolato, e come noto, nel rugby non si può ostacolare il giocatore non in possesso di palla. Incepibile, quindi, la decisione.

**Risultati e classifiche**

Risultati della 7ª giornata del campionato italiano di rugby. A Catania: Petrarca-Venatori Catania 23-7 (0); a Torino: Aquilone-Roma 12-6 (0); a Padova: Fiamme Oro-Fraccasvo 12-12 (9-3); a Treviso: Metalfren-Wührer 10-0 (0); a Parma: Parma-Castello 23-17 (0); a Rovigo: Sanson-Algida 12-6 (9-0); a Reggio Calabria: Caronni-Grondola Milano 1-6 (giocata ieri).

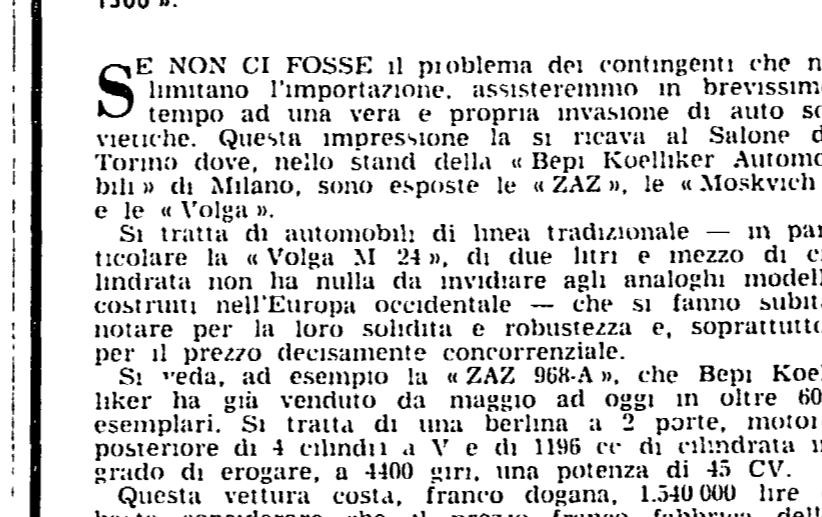
Ed ecco la classifica:

1. Aquila, Metalfren e Sanson 12 punti; 2. Fiamme Oro; 3. Caronni e Wührer; 4. Grondola; 5. Ambrosini; Gasparelli; 6. Fraccasvo; 7. Parma; 8. Amatori 2.

Vivo interesse a Torino per le auto importate da Koelliker

# Robustezza e convenienza i pregi delle ZAZ, Moskvich e Volga

Le caratteristiche e le prestazioni dell'economicissima «968-A» - Una dotazione di serie di 22 attrezzi - I problemi dei contingenti e dell'assistenza



La «ZAZ 968». Questa vettura è raffreddata ad aria. Nella fotografia di destra le versioni giardinetta e berlina della «Moskvich 1500».

Se NON CI FOSSE il problema dei contingenti che ne limitano l'importazione, assisteremmo in brevissimo tempo ad una vera e propria invasione di auto sovietiche. Questa impressione la si ricava al Salone di Torino dove, nello stand della «Bepi Koelliker Automobili» di Milano, sono esposte le «ZAZ», le «Moskvich» e le «Volga».

Si tratta di automobili di linea tradizionale — in particolare la «Volga M 24», di due litri e mezzo di cilindrata non ha nulla di invidiare agli analoghi modelli costruiti nell'Europa occidentale — che si fanno subito notare per la loro solidità e robustezza e, soprattutto, per il prezzo decisamente concorrenziale.

Si veda, ad esempio la «ZAZ 968-A», che Bepi Koelliker ha già venduto da maggio ad oggi in oltre 600 esemplari. Si tratta di una berlina a 2 porte, motore posteriore di 4 cilindri a V e di 1196 cc di cilindrata in grado di erogare, a 4400 giri, una potenza di 45 CV.

Questa vettura costa, franco dogana, 1.340.000 lire e basta considerare che il prezzo franco fabbrica delle nuove Fiat «120 Personal» e di 1.500.000 lire per rendersi conto delle ragioni per cui molti visitatori del Salone si dimostrano tanto interessati alla «968-A». Certo — a differenza di quella della «Volga M 24» — la linea di questa vettura è un po' superata, ma che bada alla robustezza di una macchina (qualità oggi particolarmente importante) fa presto a notare che contro i 580 chilogrammi di peso della «120» la «ZAZ 968» ne vanta una velocità massima di 145 km/h, hanno per la loro categoria un prezzo molto interessante: infatti la berlina viene venduta a 2.300.000 lire franco dogana più IVA 18 per cento, ossia a lire 2.714.000. La giardinetta, IVA compresa, costa 2.950.000 lire.

La «Bepi Koelliker Automobili» ha pure esposto e importa — come s'è accennato — le «Volga» berlina e giardinetta con motore a benzina di 2300 cc o con motore Diesel di 1998 cc. Da notare che la «Volga» Giardinetta è una delle poche autovetture a 7 posti sul mercato.

# L'URSS esclusa dalla «Davis» per il «no» al Cile

PARIGI, 7 novembre. Il comitato organizzatore della Coppa Davis, riunitosi oggi a Parigi, ha deciso di escludere l'URSS dalla manifestazione del 1977. La decisione è stata presa in seguito al rifiuto dei sovietici di incontrare il Cile nella partita di semifinale di quest'anno per ragioni politiche.

Sempre a Parigi, il comitato direttivo della federazione internazionale di tennis (FITL) ha deciso di escludere dalla Coppa femminile della federazione 1977 le seguenti squadre: Unione Sovietica, Cecoslovacchia, Ungheria e Filippine. Motivo della decisione è il fatto che questi Paesi si sono rifiutati dalla manifestazione per la presenza del Sudafrica.

# Triofano le auto torinesi in Corsica. Alla Lancia di Munari il mondiale marche rally

Nella durissima prova con nebbia e pioggia, guai meccanici alle vetture Opel - Di rilievo le prestazioni delle Peugeot 104

re era Sandro Munari. La durezza dei rally è attestata dal numero di vetture all'arrivo (17 contro le 87 partite). L'ostacolo maggiore è stato rappresentato dalla nebbia che ha rallentato tutti, facendo uscire molti piloti, fuori tempo massimo già a metà gara. Se la vittoria della Lancia non è stata mai messa in discussione, alle spalle della casa torinese bene si è comportata l'Alpine. Di rilievo anche la prima stazione delle piccole Peugeot 104 alla prima uscita ufficiale. Mikko si è piazzato decimo e Laurent dodicesimo. Sfortunata invece la Fiat che ha affidato al solo Lorenzelli la possibilità di raccogliere punti per assicurare un secondo posto nel mondiale marche.

Nel complesso si è trattato di un rally durissimo anche per la pioggia che non ha mai lasciato i piloti lungo i 1319 chilometri del percorso (680 dei quali di velocità pura), in condizioni di scarsa visibilità.

**Leo Pittoni**

CLASSIFICA: 1. Lancia Stratos; 2. Darniche; 3. Lancia Stratos; 4. Manzanol; 5. Alpine; 6. Renault 5; 7. Opel Astra; 8. Opel Astra; 9. Renault 5; 10. Renault 5.

# Ad Amerusa il Premio Campidoglio

ROMA, 7 novembre. Primo Campidoglio (serie) nelle con 416.000 lire di premi. Ha vinto Amerusa davanti a Fiumicino. Ecco il dettaglio tecnico della riunione. Prima corsa 1ª Piazza Navona, 2ª Borromini, tot vinc 21, piazz 12,29. Seconda corsa 1ª Vasco, 2ª Cristall, tot vinc 22, piazz 13,12. Terza corsa 1ª Blu Venezia, 2ª Castel Di Ieri, 3ª Tino, tot vinc 34, piazz 23,22. Quarta corsa 1ª Brivio, 2ª Fiumicino, tot vinc 40, piazz 20,18. Quinta corsa 1ª Amerusa, 2ª Fiumicino, tot vinc 23, piazz 12,11, acc 23. Sesta corsa 1ª Cefalù, 2ª Telfoni, tot vinc 34, piazz 26,13, acc 23. Settima corsa 1ª Scorsone, 2ª Rondo, tot vinc 25, piazz 19,19, acc 30.

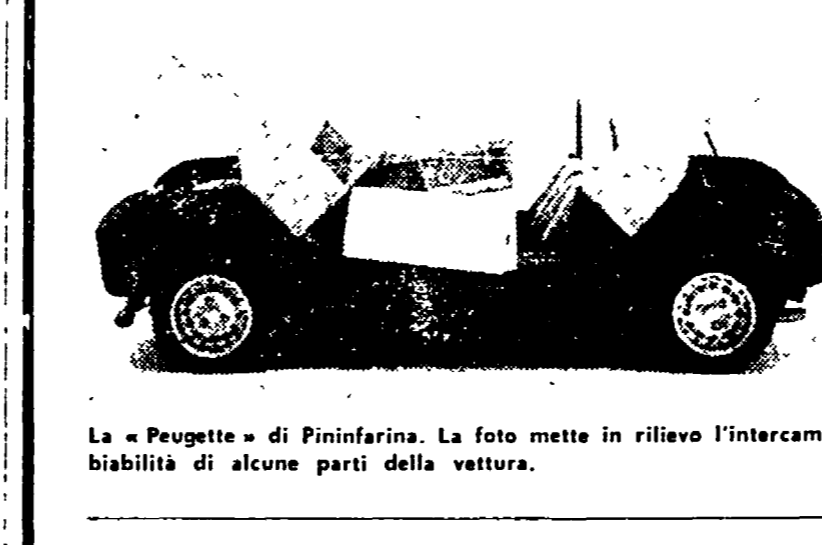
PR VA CORSA	
1) GARDONESE	2
2) CASTEL DI IERI	2
SECONDA CORSA	
1) QUARANTA	1
2) GESUALDO	1
TERZA CORSA	
1) PASQUINA	2
2) PUNTESI	2
QUARTA CORSA	
1) ESODO	1
2) SCANDICCI	1
QUINTA CORSA	
1) DOLFIN	1
2) CUNARDO	1
SESTA CORSA	
1) CRINTO	1
2) MEOUO	1

QUOTE all'unico 12 - 15 milioni 547 mila 880 lire, al 25 - 10 - 51 mila 300 lire.

# L'ha realizzata Pinfarina su telaio della «104»

# Tra i «dream car» un'auto che forse non resterà un sogno

Si chiama «Peugeot» - E' stata progettata tenendo d'occhio il contenimento dei costi - Possibile produrla in diverse versioni



La «Peugeot» di Pinfarina. La foto mette in rilievo l'intercambiabilità di alcune parti della vettura.

Con motore Diesel e turbocompressore

# Tre primati mondiali delle «Mercedes C 111»

La Mercedes Benz ha presentato al Salone di Torino quasi tutta la sua gamma di vetture, dalla piccola «200 D» con motore Diesel da 55 CV alla «50 SEL 6.9» con motore ad iniezione, 8 cilindri a V da 296 CV. Ma, a parte la produzione di serie, vivo interesse ha suscitato una vettura già famosa della Casa di Stoccarda, il prototipo «C 111», costruito nel 1969 e utilizzato dalla Casa come «laboratorio» su quattro ruote e per sperimentare lo sviluppo del motore Wankel.

Lo chassis del «C 111» è stato utilizzato dai tecnici di Stoccarda, che da tempo stanno lavorando per la realizzazione di un motore Diesel di serie con turbocompressore, per installarli un 5 cilindri Diesel di serie — quello da 80 CV che equipaggia la Mercedes «300 D» — la cui potenza, appunto all'impiego di un turbocompressore Garret, AResearch, è stata portata a 190 CV.

Dopo alcuni collaudi in Germania il prototipo, nel giugno scorso, è stato trasferito in Italia e precisamente sulla pista circolare che la Fiat ha costruito in provincia di Lecce. Sulla pista di Nardo il «C 111» ha viaggiato per più di 60 ore consecutive (quattro piloti si alternavano alla guida) realizzando 16 primati internazionali di classe e ben tre primati mondiali.

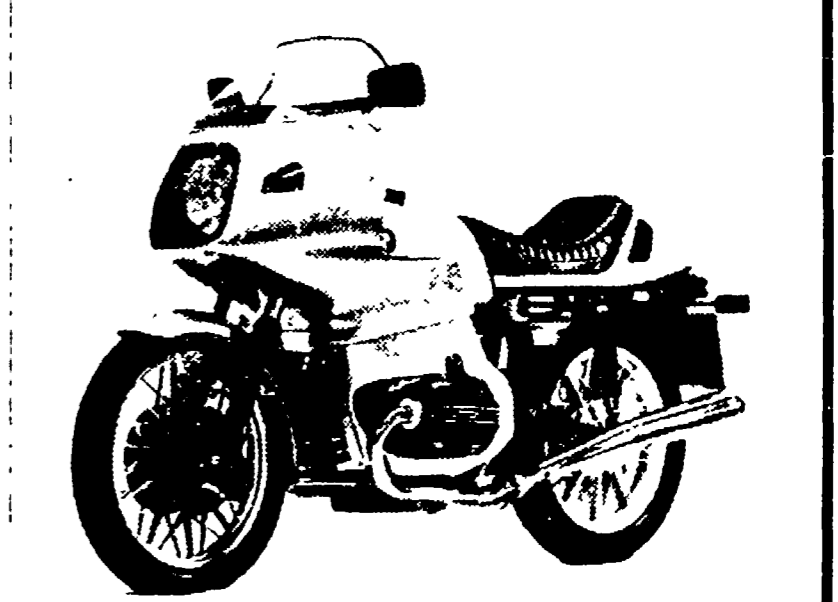
Viaggiando sempre ad una velocità superiore ai 250 chilometri orari, il «C 111» ha infatti portato a 252.540 km orari il primato mondiale sulla distanza di 5.000 miglia, a 252.429 km orari quello dei 10.000 chilometri e a 251.798 km orari quello delle 10.000 miglia.

NELLA FOTO: la Mercedes «C 111» sulla pista di Nardo.

# La «BMW» fedele alla sua tecnica

# Nuove bicilindriche della Casa bavarese

Presentate una 600, una 750 e tre 1000 Carenatura integrale per la «RS»



La BMW «RS» fotografata lateralmente, anteriormente e posteriormente.

Passano le mode, cambiano i tempi, ma la BMW, giustamente orgogliosa del suo inimitabile motore bicilindrico boxer, giunge, fedelmente al mezzo secolo di vita, non cambia i suoi principi tecnici, e infatti la nuova gamma di modelli della Casa bavarese, cioè la serie «7», è regolarmente equipaggiata con il classico motore a cilindri contrapposti. La R65 e la R75, con motore rispettivamente di 600 e 750 cc, non rappresentano delle vere e proprie novità; sono solo state rimaneggiate esteticamente, ma per il resto si richiamano in tutto e per tutto alle loro celebri progenitrici.

Invece la R100, la R100S e la R109S, con motore di 1000 cc, sono moto inedite in particolare per quanto riguarda la RS, dotata di una «carenatura integrale» che oltre a garantire una ottima penetrazione aerodinamica costituisce una valida protezione per il pilota durante i lunghi spostamenti.

L'aumento di cilindrata comporta un ulteriore miglioramento delle già ottimi qualità di strada ed elasticità della BMW; la potenza massima raggiunge i 75 cavalli per la R100, e i 77 per la R100S e la R109S. La velocità massima per la S e la RS è di 200 chilometri orari.

I prezzi non sono ancora stati comunicati, ma saranno senz'altro al livello, e levatissimo per qualità tecnica e affidabilità, delle moto bavaresi.