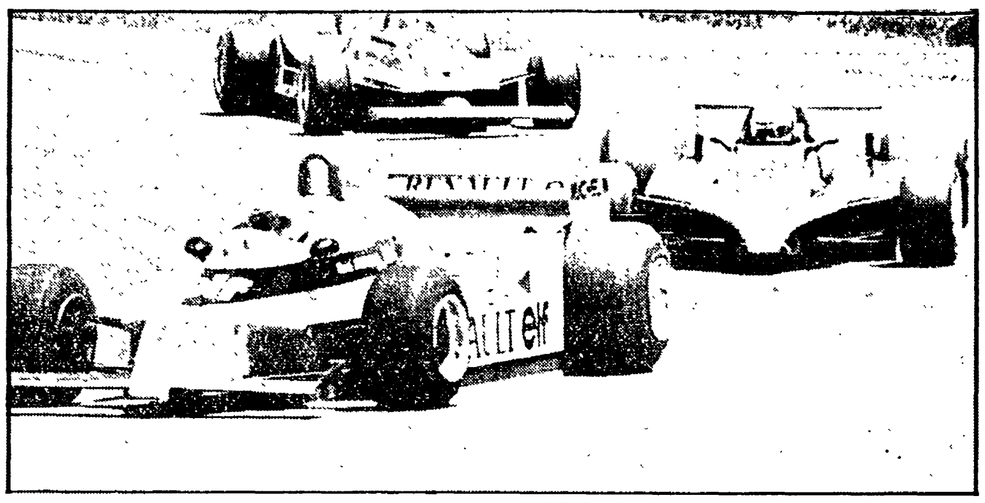
Interlagos ha detto che la «T5» potrebbe essere nata vecchia

E adesso anche la Ferrari giocherà la carta «turbo»?

La superiorità della Renault sotto esame a Maranello - La nuova vettura forse già in Sud Africa



● ARNOUX (n. 16) e DE ANGELIS (n. 12) durante una fase del G.P. Brasile vinto dal francese davanti all'italiano

Il successo della Renault turbo a Interlagos, dopo oltre sei mesi da quello conseguito a Digione, deve aver provocato una particolare reazione a Maranello proprio nel momento in cui i motori Ferrari, da sempre tra i più affidabili della Formula 1, stanno dando serie preoccupazioni all'ing. Forghieri e ai suoi collaboratori. E ciò che si può facilmente pensare è cioè nelle officine del «Cavallino» si intensificherà sempre più il già intenso lavoro intorno al motore sovralimentato, che Enzo Ferrari ha più volte definito il propulsore dell'avvenire.

E' vero che anche nel Gran Premio del Brasile una delle Renault, quella di Jabouille, ha ceduto per la rottura del turbocompressore di sinistra (il motore Renault, come si sa, è un biturbo) ed è altrettanto vero che gli 800 metri di altitudine di San Paulo hanno un poco favorito le macchine francesi, ma ricordiamoci anche che per ben nove volte, nel campionato scorso, queste vetture sono partite in prima fila e sei volte in «pole position». Dunque le doti velocistiche ci sono e non dovrebbe certo essere impossibile, con i livelli tecnici attualmente raggiunti in campo motoristico e con i materiali a disposizione, rendere i motori turbo completamente affidabili sulla distanza.

Quando la Ferrari sarà in grado di schierare una vettura azionata con motore sovralimentato non lo si sa ancora, ma stando ai programmi illustrati dal «Drake» alla fine del campionato scorso, il momento non dovrebbe essere lontano. Anzi non meraviglierebbe se l'esordio del turbocompressore avvenisse molto presto. Ferrari aveva infatti detto che la «carta» turbo sarebbe stata giocata allorchè il dodici cilindri boxes aspirato si fosse rivelato insufficiente per tener testa alla concorrenza. Ora se questo momento sia arrivato non lo si può ancora dire poichè anche nelle corse sudamericane si è potuto costatare che i migliori motori Cosworth sono ancora in grado di vincere, come è avvenuto in Argentina, o almeno di contenere in limiti accettabili l'offerta del turbo francese, il quale ha ancora il suo tallone d'Achille nella tenuta alla distanza.

Quindi un motore dodici cilindri Ferrari all'altezza delle prestazioni di cui finora si era mostrato capace, può ancora essere competitivo ed è auspicabile che, nel mese di tempo che ci separa dal Gran Premio del Sudafrica, a Maranello si scoprano i motivi dei recenti cedimenti e vi si trovi riparo.

In Argentina si era potuto costatare che in gara la T5 era abbastanza competitiva e, senza la rottura della sospensione, Villeneuve avrebbe potuto arrivare secondo alle spalle di Jones. In Brasile lo stesso Villeneuve era riuscito a portarsi in testa dopo aver realizzato in prova il terzo miglior tempo e con gomme azzeccate avrebbe potuto battersi al meglio. Purtroppo l'errore nella scelta dei pneumatici e poi un banale guasto meccanico (bloccaggio dell'acceleratore) hanno fermato Gilles che anche ad Interlagos, con la prodezza compiuta alla partenza, ha dato un saggio delle sue possibilità.

Anche ad una Ferrari di buon livello non sarà comunque facile, come non sarà facile per nessuno, contrastare le turbo francesi a Kyalami dove l'altitudine, più ancora che a Interlagos, giocherà a loro favore. A meno che la Ferrari, già in Sudafrica, non si presenti con il motore sovralimentato, ma anche in questo caso sarebbe un po' troppo sperare di vedere una vettura al massimo della competitività.

Più preoccupanti di quelli delle macchine modenesi sono apparsi nella corsa brasiliana i problemi dell'Alfa Romeo, che continua a denunciare una lentezza congenita non del tutto giustificabile col «noviziato» che è poi noviziato fino ad un certo punto. Si sa che all'Autodelta si sta lavorando per apportare alla vettura numerose modifiche e c'è solo da augurarsi che si stia imboccando la strada buona. Vedremo comunque i risultati di questo lavoro a Kyalami, dove un po' tutte le macchine sono attese per una verifica.

In attesa dei progressi delle nostre macchine (auguri anche ovviamente all'Osella che non è riuscita ancora a qualificarsi), consoliamoci con i piloti. Il secondo posto di De Angelis e un Patrese in lotta per il quarto posto sono cose cui non eravamo da tempo più abituati. Questione anche di disporre di macchine competitive, d'accordo, ma c'è pure del nuovo nell'attuale Formula 1 se nelle classifiche dei due Gran Premi sudamericani troviamo alcuni giovani che con le stesse vetture hanno fatto meglio dei loro capisquadra. E sembra quasi incredibile che, come sta succedendo oggi per De Angelis, un pilota di casa nostra possa essere indicato fra i possibili pretendenti al titolo mondiale.

Giuseppe Cervetto

Riflessioni sui campionati mondiali di ciclocross

Quando Di Tano sarà maturato non vincerà più Fritz Saladin

Necessita di un programma e di un istruttore che potrebbe essere Franco Vagneur

Cinque giorni al seguito dei ciclocrossisti, un ciao alle bianche colline di Wetzikon, cittadina svizzera alle porte di Zurigo, tanto entusiasmo, qualche polemica, molte riflessioni. L'entusiasmo è dato dai cinquantamila spettatori che hanno seguito i tre campionati del mondo, anche se la maggioranza di loro è rimasta congelata dalla clamorosa sconfitta di Albert Zweifel, il quale da ben quattro anni sedeva sul trono dei professionisti.

Le polemiche ci riguardano da vicino e così pure le riflessioni. Cominciamo dai dilettanti, dove avevamo speranze di vittoria e, al contrario, abbiamo registrato risultati deludenti. Dal primo e il quarto posto di Saccolongo '79 siamo addirittura usciti dalla zona medaglie: assolviamo il vecchio Vagneur che è giunto sesto e chiediamoci il perchè di un Di Tano soltanto nono. Ecco: anzitutto non dimentichiamo lo stato di servizio del pugliese ciclocrossista da poco più di due stagioni. Facile, di conseguenza, cadere in errori di valutazione.

Si è parlato molto del tracciato, si è detto che essendo troppo pedalabile non era per Di Tano, sorprendente campione del mondo lo scorso anno per le sue doti di camminatore nel fango. Indipendentemente dalle condizioni del terreno, sempre legate a quelle atmosferiche (molle se piove e se c'è il sole, duro e ghiacciato in altre circostanze), quello di Wetzikon era da giudicarsi un buon percorso, sempre che si convenga che nel ciclocross si debba correre più in bicicletta che a piedi. E noi siamo di questo avviso. Inoltre, gli ambiziosi devono rimanere a galla in ogni caso, cosa possibile quando l'esperienza sorregge le qualità.

I mezzi di Di Tano sono notevoli, ma il ragazzo ha ancora qualcosa da imparare e quando avrà più mestiere (fra un anno, massimo due) lo vedremo nuovamente sul podio. Per giunta la buona stella non ha accompagnato l'avventura del nostro campione che è rientrato in patria zoppicando, col ginocchio sinistro gonfio in seguito ad un rovinoso capitombolo quando era in fase di rimonta.

Abbiamo visto un Di Tano nervoso fin dalla vigilia. Nervoso perchè il circuito non era di suo gradimento, un circuito ghiacciato e largo, senza quei sentieri, quei viottoli e quelle rampe che per Vito sarebbero altrettanto delizie, e questa mancanza di tranquillità, questa specie di «stress» prima della competizione, ha certamente nuociuto all'azzurro, particolarmente infelice in partenza e vittima di troppe cadute. Insomma, abbiamo nel ferroviere di Verdello un atleta che deve maturare tatticamente e psicologicamente: non sarà poi un Saladin a mettergli la museruola.

● SALADIN, l'erede di DI TANO

Fritz Saladin è campione mondiale dopo un'infinità di piazzamenti. Basterà pensare che prima di sabato nella carriera di questo muratore ventinovenne figurava una sola vittoria. Evidentemente, per un motivo o per l'altro gli avversari dell'elvetico non hanno espresso completamente i loro valori. Un po' come quando la Milano-Sanremo è vinta da un mezzosangue e non da un cavallo di razza. La Svizzera contava di più su Lanfranchi (quarto) e Muller (settimo), la Polonia ha impressionato con Makowski (secondo) e Jaroszewski (terzo), noi ci aspettavamo una miglior classifica da Paccagnella, oltre che da Di Tano. E, tornando all'esperienza, ecco il trentaseienne Vagneur numero uno degli italiani.

In campo professionistico tutti puntavano sul quinto trionfo di Zweifel e invece costui è precipitato in quarta posizione. Alla ribalta il belga Liboton che ha appena 23 anni contro i 31 dello svizzero, perciò siamo di fronte ad un cambio di gerarchia e di anagrafe. Buon secondo il tedesco Thaler, più noto come stradista (ha vinto due tappe del Tour) e anche l'olandese Stamsnijder (terzo) ha dimostrato come si possano conciliare i due ruoli. In Italia il ciclocross professionistico si chiama Antonio Saronni, Fatato e qualche compagno occasionale. Il deplorevole assenteismo non è soltanto colpa del corridori: l'intero ciclismo è in discussione per dare un giusto spazio a ciascuna disciplina. Ripetiamo: è tempo di programmi, di idee, di scelte.

Certo, è bello e salutare vedere i ragazzini correre sui prati. Ci riferiamo al campionato juniores, a tutti i quaranta partecipanti impegnati in un salutare esercizio. L'evviva è andato al cecoslovacco Simunek; il nostro Gaggioli promette perchè è al primo tentativo, e insistiamo, creiamo una scuola, magari affidando gli allievi a Franco Vagneur, il quale, essendo professore di francese, insegnerà metodi che oltre alla mente irrobustiranno il fisico. Chi ha l'umiltà per soffrire diventa presto maggiorenne.

Gino Sala

Oggi a Milano la Hoonved di Beccia Il giro d'Italia terminerà al «Vigo»

Il ciclismo sta uscendo dal letargo invernale con ppuntamenti di rilievo. Oggi, presso il ristorante milanese di Sauro Stefanini (promotore del «Timone d'oro») presenterà le sue forze la Hoonved-Botteechia, squadra diretta da Dino Zandegù, che ha come capitano Mario Beccia.

L'attesa maggiore è per giovedì prossimo, quando a Milano verrà annunciato il percorso del Giro d'Italia. Al riguardo, le indiscrezioni sono parecchie: si dovrebbe partire da Genova, andare a Torino, arrivare ad Imperia. E' prevista una cronoscalata da Pordenone a Piancavallo, mentre la Toscana dovrebbe ospitare tre tappe. Il Giro terminerà al Vigorelli di Milano: giovedì, come già detto, i dettagli ufficiali, le conferme e le smentite delle anticipazioni.

Bilancio del «Montecarlo» chiuso dal dominio dell'industria automobilistica italiana

Un rally vinto dalle... gomme

Determinante il rendimento dei pneumatici

Vincendo il rally di Montecarlo e piazzando cinque vetture nei primi sette arrivati l'industria automobilistica italiana si è rilanciata anche in campo tecnico sportivo ai massimi livelli mondiali, dopo un anno di dominio delle macchine inglesi e tedesche. Parlare di successo di una automobile o di un pilota non sarebbe però esatto in quanto la vittoria nel rally più famoso del mondo è stata costruita pezzo per pezzo da vari componenti di estrema importanza. Dovendo dividere in percentuale questo successo secondo gli esperti si avrebbe: pneumatici 40%; vettura 35%; 15%; equipaggio 10%. Come è capitato per la formula 1 è quindi chiaro che in un rally come il Montecarlo i pneumatici risultano determinanti, mentre l'uomo purtroppo dà un contributo minimo. Senza nulla togliere ai bravissimi Rohrl-Geistdorfer che vincendo il loro primo Montecarlo hanno dimostrato di attraversare un ottimo periodo di forma, la grossa fetta del merito va ripartita fra Fiat 131 Abarth e pneumatici Pirelli. I pneumatici soprattutto sono risultati quest'anno determinanti e lo dimostra il fatto che nelle primissime posizioni è sempre inserita la piccola Wolkswagen Golf GTI, che come le vetture torinesi era equipaggiata con le specialissime Pirelli in versione P7 e M-S. La casa milanese di pneumatici deve principalmente il successo alle speciali chiodature che a differenza degli anni passati impedivano la fuoriuscita del chiodo anche nei tratti con scarso innevamento: proprio due anni fa nella stessa gara la Fiat aveva lamentato grossi problemi di gomme e si era parlato di sconfitta dovuta ai pneumatici, oggi con altrettanta onestà si deve parlare di vittoria di coperture. Evidentemente alla Pirelli in questi due anni si è lavorato e sperimentato molto non solo sulle gomme, destinate alle corse su asfalto ma anche in quelle che come il Montecarlo ripropongono delle condizioni invernali limite. Questo importante traguardo sportivo sotto l'aspetto tecnologico non può fare altro che qualificare il prodotto italiano all'estero, fornendo inoltre un valido contributo alla tecnica costruttiva dei pneumatici di utilizzo quotidiano. Se la Pirelli ha avuto la fetta più grossa del merito la Fiat 131 Abarth ha dimostrato proprio nella gara a lei meno congeniale (per le caratteristiche delle vetture a motore anteriore e trazione posteriore) di avere raggiunto un livello di competitività invidiabile e tale da fare rivedere ai massimi esponenti del gruppo torinese i programmi sportivi che per il 1980 si volevano assai contenuti. Per spiegare alla massa il valore commerciale di un rally come il Montecarlo Cesare Fiorio responsabile del reparto sportivo della Fiat ha dichiarato: «Per una casa vincere un Montecarlo significa vedere decuplicato in pochi giorni l'investimento fatto per la partecipazione». Se è vero che ad una casa ufficiale una gara del genere costa circa mezzo miliardo appare evidente che per la Fiat il vantaggio economico avuto dalla vittoria al Montecarlo supera i cinque miliardi di lire e copre quindi i costi di una intera stagione agonistica ad altissimo livello. Ora la casa torinese dovrà decidere (e lo annuncerà ai primi di febbraio) se vivere sugli allori di questo successo rinunciando ad una attività di vertice o proseguire nel mondiale vincendo il più possibile. Dagli orientamenti trapelati sembra che in Fiat si giungerà ad un compromesso tra le due cose puntando a quelle grosse gare estere di maggiore contenuto commerciale senza disperdere troppi mezzi nell'arco dell'intero campionato.

Leo Pittoni

A Chamonix, Stenmark ha conquistato il 46° successo in Coppa del mondo

Gros non vince da 5 stagioni ma difenderà l'«oro» olimpico

Ormai della Wenzel il trofeo di cristallo - Le azzurre sono brave anche se non vincono

Piero Gros, 26 anni il 30 ottobre, non vince una gara di Coppa del mondo da cinque stagioni. L'ultimo successo del piemontese risale infatti allo slalom gigante di Adelboden, Svizzera, nel gennaio 1975. In quella occasione però distanziò Gustavo Thoeni di 28 centesimi e l'elvetico Werner Mattle di 2'71. A quei tempi gli azzurri erano i re del «gigante».

Da quando gli azzurri — e la cosa accadde proprio ai Giochi di Innsbruck — cominciarono a tracciare i percorsi come volevano la logica e lo spirito di questa specialità, le cose si modificarono radicalmente. E per gli azzurri non ci fu più spazio. Il «gigante» in effetti non ha senso che sia semplicemente uno slalom allungato. Il «gigante» equivale — stiracchiando un po' l'esempio ma fornendo con l'esempio una idea chiara — al mezzofondo di atletica mentre lo slalom speciale e lo sprint. Si tratta quindi di specialità sostanzialmente diverse pur apparendo simili. Quindi, per tornare allo slalom di Chamonix, va ricordato che Piero Gros ha sfiorato il podio. Il ragazzo ha certamente ricordato il successo di cinque anni prima e quel ricordo stordente gli ha appesantito le gambe. Curiosamente Piero Gros è riuscito a inserire nel suo «palmares» personale la vittoria olimpica del 1976, sulle nevi di Axamer Lizum, nei pressi di Innsbruck. E' quindi il campione olimpico in carica.

Nella carriera di Gros c'è una coppa del mondo, c'è un trionfo olimpico, ci sono 12 vittorie in gara di coppa: 7 in slalom gigante e 5 in slalom speciale. Il lungo digiuno del campione è stato lì per rompersi l'anno scorso a Kranjska Gora, dove era in testa nella prima «manche». La seconda però lo travolse precipitandolo al settimo posto. Dopo un anno esatto la situazione si è ripetuta a Chamonix, su un tracciato terribile, non difficile ma assai faticoso. Sulle 75 porte della prima discesa Piero Gros è tornato l'asso che sapeva vincere su ogni percorso, sulle ottanta della seconda è rimpicciolito.

Dalla vicenda si possono trarre due considerazioni importanti: che il gran lavoro degli azzurri sta dando frutti e che quello stesso lavoro è stato sicuramente male organizzato.

A Chamonix ha vinto Ingemar Stenmark e sul successo del campionissimo svedese vale la pena di fare qualche conto di tipo statistico. Stenmark, 24 anni il 18 marzo, ha vinto 46 prove di coppa del mondo: 24 slalom giganti e 22 slalom speciali.

Alla conclusione della coppa del mondo mancano dieci gare: una discesa libera, tre slalom speciali, cinque «giganti» e una combinata. Andy Wenzel è secondo in classifica a 38 punti da «Ingo». Per vincere la Coppa l'atleta del Liechtenstein deve mettere in classifica almeno 79 punti, vale a dire 7,9 punti per gara. Pochi e, assieme, tanti. Si può dire una cosa: che Andy, che crede più nella Coppa che nelle Olimpiadi, sia impegnato in una durissima corsa a inseguimento.

Hanni Wenzel, nata a Planken il 14 dicembre 1956, ha invece quasi vinto la Coppa delle ragazze. Hanni, che ha imparato a fare la discesa (ormai è la numero tre, dopo la Nadig e la Proell), ha un vantaggio su Annamaria di 44 punti: e non ci sono più discese libere! Quindi quella è una Coppa già scritta. Ma va detto che alla Proell la Coppa di cristallo interessa poco.

Le nostre ragazze? Sono un bel collettivo che, però, non sa vincere. Maria Rosa Quarto, slalomista di rara bellezza, si è appannata al punto da apparire atleta di terzo gruppo, e alle altre manca sempre qualcosa. Ma è bello e giusto che ci si contenti. Perché non avevano nemmeno una squadra e ora invece c'è un complesso affiatato ed efficiente.

Remo Musumeci

Ortis: un cross vincente e poi soltanto gare indoor

ROMA — Venanzio Ortis, dopo una lunga assenza, è tornato a correre sui prati e ha vinto la prova unica del campionato italiano di corsa campestre per società. Il successo del giovane atleta non ha comunque impedito alla Pro Patria Az Verde di Milano di vincere il titolo italiano. Il cross azzurro, a causa della politica federale, è in grave crisi: Zarcone è a terra, Scartezzini è indeciso, lo stesso Ortis è stato convinto a partecipare alle gare indoor. Giova ricordare che Venanzio proviene dallo sci di fondo ed era uno dei più promettenti del vivaio carnico e friulano. Una volta sconfisse perfino quel Giampaolo Rupil che ora è uno dei migliori della truppa di Mario Azittà. Poi Ortis passò all'atletica e si mise in luce vincendo un cross del Campaccio per la categoria juniores. Da allora molte gioie e anche molte tristezze. E' diventato campione europeo dei 5 mila dopo aver conquistato la medaglia d'argento sulla doppia distanza. Poi si è fatto male e ha perduto una stagione. Ora pare tornato ai livelli dei campionati europei di Praga ed è pure intenzionato a valutare con molta attenzione la propria attività. Non intende logorarsi.

● ORTIS

Giuseppe Cervetto

Isveimer

ISTITUTO PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELL'ITALIA MERIDIONALE

Ente di Diritto Pubblico con sede in Napoli

Fondi di dotazione, patrimoniali e riserve, fondo di rotazione: L. 462 miliardi

Collocamento del 50° prestito obbligazionario di

L. 100 MILIARDI

in data 15 gennaio 1980 al tasso nominale annuo del

13%

- Durata complessiva: 7 anni
- Vita media: 4 anni e 10 mesi circa
- Godimento: 15 gennaio 1980
- Prezzo di emissione: 97,12/100
- Rendimento lordo effettivo: 13,88%
- Cedola annuale: pagabile posticipatamente al 15 gennaio di ogni anno con ritenuta del 10%
- Ammortamento: a partire dal 2° anno, mediante quote costanti di capitale e interessi con estrazione a sorte di serie intere

Le obbligazioni possono essere acquistate presso le Aziende di Credito che hanno sottoscritto il prestito:

Banco di Napoli

Cassa di Risparmio di Calabria e Lucania
Cassa di Risparmio di Puglia
Banca Popolare del Molise
Banca della Provincia di Napoli
Banca di Calabria
Banca Popolare di Taranto
Banca Fabbrocini
Banca di Credito Popolare di Torre del Greco

Banco di S. Spirito

Banca Popolare Jonica
Banca dei Comuni Vesuviani
Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno
Banca Agricola Industriale di Sulmona
Banca Popolare di Teramo e Città Sant'Angelo
Banca Gatto e Porpora
Banca Popolare di Castel di Sangro

OCTA