

Riparte il campionato

# I problemi del Torino (e quelli di Pulici)



FRANCO COSTA

Dopo l'ulteriore sosta azzurra, il campionato ricomincia decisamente domenica e questa volta si fermerà soltanto alla fine, cioè il 22 maggio. Gli intervalli, doverosi, per la partita contro il Lussemburgo e l'Inghilterra, meno doverosi per quelle con il Portogallo e il Belgio, d'ora in avanti non esisteranno più e allora la corsa allo scudetto e alla salvezza diventerà una questione di valori, già chiari, e di resistenza fisica, meno chiari.

Riparte, questo campionato, con il primo obiettivo che si configura nel titolo d'inverno, platonico finché volete ma sempre attraente anche perché ancora una volta ha sapore di record. La classifica è pilotata dalla Juventus con ventitré punti, seguita dal Torino con ventidue. Il record, al giro di boa, spetta alla squadra bianconera che lo ha stabilito l'anno scorso a quota ventisei. Teoricamente può migliorarlo. Vincendo le due prossime partite (impresa non improbabile) e Roma domenica e fra otto giorni in casa contro la Sampdoria gli uomini di Trapattoni arrivano a quota ventisei. Quattro punti però sono anche nella possibilità dei campioni d'Italia che domenica possono sbarazzarsi facilmente di un Foggia in crisi e tentare il colpo contro un Genoa e Marassi, alla quindicesima giornata, che è lanciato ma sempre battibile. Insomma la lotta è aperta e lo resterà presumibilmente fino al termine.

Prima di Lisbona, il Torino comandava la classifica con due punti di vantaggio sulla Juventus. In tre partite, e cioè fino alla vigilia della sosta internazionale per l'esibizione bianconerograna in maglia azzurra contro il Belgio, i bianconeri hanno fatto sei punti e i campioni d'Italia tre. Si capisce perché la testa della classifica ha offerto il rovescio della medaglia.

Ora si tratta di stabilire, come è già stato tentato di fare, se ai progressi della Juventus, che non pratica un calcio spettacolare ma estremamente razionale, si è contrapposta una crisi del granata. Radice assicura che è crisi di risultati, non di gioco. Visti ieri sera contro il Belgio in televisione, uomini come Graziani, Zaccarelli, Claudio Sala, cardini del gioco granata, non sono affatto in crisi e lo stesso Pecci, che ha dovuto pagare lo scotto di un lungo periodo di inattività, sta progredendo in modo visibile.

## Dal giorno del derby

Il valore del Torino, in effetti, è stato scalfito nelle ultime cinque partite di campionato, dal derby in poi cioè, dal rientro di Pecci il quale — non potendo raggiungere subito la forma — ha creato degli scompensi in un centrocampo che per lungo tempo senza il suo regista abituale ha dovuto cambiare schemi, giocando in pressing, e lo ha fatto anche bene. Già contro il Foggia dovremmo rivedere il Torino dei bei tempi perché le partite di Udine e di Roma, nelle quali l'Italia si è affidata sempre alla diagonale di centro campo Pecci-Zaccarelli, non possono che aver restituito al piccolo e indispensabile regista una buona parte del tono muscolare e atletico che la trattura al perone (seconda giornata di campionato) gli avevano tolto.

E tuttavia non bisogna dimenticare altri piccoli problemi che Radica ha ben chiari in mente. Ad esempio dopo il giorno del derby, Pulici non ha più segnato e non si può dire che sul piano della realizzazione Graziani abbia fatto meglio. Pulici attraverso un momento delicato, come lo attraversano puntualmente tutti i cannonieri quando non segnano. Fisicamente è a posto, ma su di lui, ci dicono, grava una certa crisi psicologica che le voci di un suo prossimo trasferimento al Milan, quando sarà finito il campionato, non aiutano a risolvere.

Ci chiediamo come è possibile che certe notizie vengano fuori a dicembre, e sempre dalla stessa parte, cioè dalla fonte del calcio milanese che da qualche anno ha i piedi corti e la lingua lunga.

Era già successo per Giagnoni, ora si ripete per Pulici. I due fatti sembrano paralleli non a caso. Segno che sul conto di Pulici qualcosa di vero c'è. In molti ambienti del calcio italiano c'è chi dà per scontato il trasferimento del bomber granata al Milan nel prossimo giugno. La trattativa fra Pianelli e Duina avrebbero trovato in Butticchi, amico del Milan e amico di Pianelli, l'ideale intermediario. Soltanto il presidente granata adesso può fermare con una decisa risposta queste voci. Pulici forse non è un giocatore insostituibile per il Torino, ma per quanto ha fatto finora merita almeno tranquillità e rispetto. Oltre a tutte simili voci danneggiano la squadra, perché se gli si sussurra all'orecchio «sei del Milan», lui come fa a rischiare serenamente le gambe, ammesso le rischi, per il Torino? Ecco un problema che Radica deve risolvere, anche ufficialmente, al più presto.

Parlando del familiare duello fra Torino e Juventus nella caccia allo scudetto, il discorso si è fatto ovviamente lungo sul Torino, la squadra che avendo perso tra punti in tre partite, fa più discutere. Domenica magari il discorso sarà ribaltato e sarà la Juventus ad esporci ad alcune considerazioni serenamente critiche. Ma oggi è così. In ogni caso indovinare chi vincerà il campionato fra Torino e Juventus è come stabilire se la pallina della roulette, appena partita, andrà a fermarsi sul rosso o sul nero. Soltanto se si ferma sullo 0, verde, lo scudetto sarà di un'altra squadra. Ma a questo punto le probabilità che il caso si verifichi sono proprio una su trentasette.

## Scatta stasera l'ultimo atto del rally

# MONTECARLO, 12 ore per attaccare Munari

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE  
CRISTIANO CHIAVEGATO

MONTECARLO — Il rally ha rovinato un poco la festa ai cittadini monegaschi che proprio ieri sera celebravano la ricorrenza della loro «patrona» Santa Devota. La gente si era radunata nel porto, vicino alla cattedrale per la Messa alla quale hanno assistito anche il principe Ranieri, la principessa Grace ed i tre principini, fra i quali faceva spicco la bella Carolina. Poi ci sono stati i fuochi d'artificio ed un'autentica folla si è ammassata lungo il percorso stabilito per l'arrivo dei concorrenti. C'erano tifosi, giornalisti, la televisione e i curiosi: tutti sono rimasti delusi perché le macchine, appena giunte, sono state sottoposte alle verifiche tecniche e messe nel parco chiuso e gli equipaggi se ne sono andati nei loro alberghi a mangiare e a riposare, senza passare dov'erano attesi.

Occhi stralunati, sguardo assente, equilibrio instabile è la caratteristica comune che si può notare su tutti quanti hanno partecipato alla gara, dai piloti ai navigatori, dai tecnici ai dirigenti, dai meccanici a tutti gli uomini dell'assistenza che erano in viaggio da 36 ore e che avevano «macinato» migliaia di chilometri. Sandro Munari, di fronte a un fletto e a un piatto d'insalata sembrava addormentarsi. Il tempo di scambiare qualche parola e poi il «leader» è andato a letto.

### Una scelta

— Che cosa vi ha impensierito maggiormente?  
«E' stata la nebbia che abbiamo trovato nella notte e all'alba. A quel punto però avevamo già un discreto vantaggio ed abbiamo potuto amministrarlo come abbiamo desiderato. Si potevano fare due cose: rischiare per cercare di aumentare il distacco, o provare a contenere gli attacchi senza cercare goal. Grazie all'esperienza di altre volte, abbiamo preferito la seconda soluzione. Le macchine vanno benissimo, non abbiamo problemi e domani sera cercheremo di dare la "botta" definitiva».

Lele Pinto, autore della più bella «rimonta» della corsa, è d'accordo con il suo collega. «Io ho soltanto un rimpianto. Ho commesso un errore clamoroso nella seconda prova speciale. Un testa-coda, ho cercato di rimettere la vettura in carreggiata immediatamente, ma ho avuto troppa fretta. Le due ruote posteriori sono finite nella neve fresca e non c'è stato più nulla da fare per muoverla. Sfortunatamente in giro non c'era anima viva e abbiamo dovuto aspettare per trovare qualcuno che ci desse una mano. Ho perso 6' e mezzo. Se non fosse andata così, a quest'ora sarei in testa insieme con Sandro. Comunque ho intenzione di recuperare. Vedremo cosa succederà nella notte».

La Lancia, malgrado la perdita di Darniche, per un incidente banale, sembra dunque non avere problemi, visto che, fra l'altro, nella zona alta della classifica si avvicina nuovamente Christina Dacremont, con la Stratos. Troppi gratiacapi non dovrebbe averli nemmeno la Fiat che ha ancora in corsa tre equipaggi, dopo l'uscita di Verini. La macchina di Bacchelli, tuttavia, ha preso un duro colpo ieri sera nel trasferimento tra la penultima e l'ultima prova speciale. «In un rettilineo avevo davanti un'automobile — ha raccontato il triestino — e non volevo disturbare con i fari. Sono passato al buio, ma non

mi sono accorto che c'era una sporgenza nella roccia a sinistra. C'è stato un urto incredibile e la vettura si è immediatamente messa con le ruote per aria. Non ci saremmo neppure spaventati troppo se a un lato non ci fosse stato un orrendo precipizio. Ci siamo salvati per miracolo».

La «131» è quasi senza parafango anteriore sinistro, urtata nella fiancata destra, con il lunotto posteriore rotto e al parabrezza incurvato. E' arrivata comunque all'assistenza dopo che l'equipaggio aveva ottenuto il terzo tempo nell'ultima prova. I meccanici hanno applicato in un attimo una freccia di direzione rotta dell'auto e così la vettura è passata indenne al controllo tecnico dove si doveva presentare in perfetto ordine di marcia.

Alen ha cambiato due ammortizzatori, mentre per Andruet non ci sono stati lavori particolari. Il «gruppo Fiat» può contare sulla vittoria al Montecarlo con buona probabilità di riuscita. Munari è in testa, Andruet secondo, Alen terzo, Pinto quarto, Bacchelli quinto e poi dietro ci sono ancora le due Seat di Zanini e Canellas. Più di così non si poteva chiedere. Stasera alle 18.30, partenza per la seconda, conclusiva tappa che terminerà alle 7.30 di domani mattina.

### In funzione dei clienti

# Chiodi e fari test in corsa

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE  
MICHELE FENU

MONTECARLO — Nel Rally di Montecarlo si sta delineando un completo successo italiano e, in particolare, del gruppo Fiat, che con le Lancia Stratos, le Fiat Abarth 131 e le Seat 124 occupa le prime sette posizioni della classifica. Un successo che diventa anche un fatto industriale e che pone in risalto le qualità umane e tecniche del Paese dove queste vetture sono nate e dove operano gli uomini che le costruiscono, le seguono, le guidano e le assistono.

Tale affermazione (e mai se ne è vista a Montecarlo un'altra di simili proporzioni) non deve essere limitata alle auto in sé e per sé, ma va estesa a quelle società che contribuiscono al conseguimento di questi successi e che, partecipando alle corse, sviluppano il progresso tecnico con successivo vantaggio per i guidatori di tutti i giorni. E' il caso della Pirelli, della Carello, dell'Oliofiat, che nell'avventura dei rally investono tempo, denaro e fatica. Un impegno — il che ci pare importante — non meramente pubblicitario o commerciale.

Prendiamo la Pirelli. La società milanese ha portato al Rally duemila pneumatici per equipaggiare Lancia e Fiat Abarth. Tutta copertura della gamma «P7», che risale al 1974 e che ha subito in questi anni una serie di modifiche e migliorie. La novità più interessante consiste in una versione «da neve» la cui speciale miscela super-aderente mantiene il giusto grado di elasticità anche alle temperature più basse. Il battistrada è lamellato e può essere chiodato secondo un particolarissimo sistema di avanguardia (vengono «sparati» chiodi con punta al carburo di tungsteno dotati di una doppia aletta nella parte inferiore) per cui i ramponi stessi non si muovono, non si deformano e non corrono il rischio di venire espulsi. Vedrete che presto ne godranno pure gli automobilisti-sciatori.

E la Carello? A Montecarlo l'azienda torinese ha presentato degli speciali proiettori, definiti «anti neve», nei quali la luce non si rifrange sui fiocchi che cadono vicino alla vettura con conseguente sensibile miglioramento della visibilità. Ciò accade in quanto vengono eliminati solo i raggi emessi direttamente dalla lampadina e non riflessi dalla parabola. Una notevole innovazione che d'inverno potrebbe essere utile a tutti.

Infine, l'Oliofiat. Questa società che fa parte della Holding Fiat e che si è lanciata in campo sportivo anche per dare una impronta moderna e giovanile alla propria immagine, ha realizzato una serie di lubrificanti speciali per l'impiego sulle «131» e sulle Stratos. Prodotti derivati da questi sono già in vendita o lo saranno presto. E allora il rally quotidiano di ogni automobilista sarà più sicuro e, soprattutto, più duraturo.

# A CONTI FATTI,



**Renault 4** è la dimostrazione più convincente che anche un'automobile di piccola cilindrata può essere una grande automobile. Motore a 4 cilindri di 850 cc; 16 chilometri con 1 litro; confort, sicurezza e tenuta di strada garantiti dalla trazione anteriore Renault; 5 porte e bagagliaio a volume variabile; sospensioni a grande assorbimento. Renault 4 in tre versioni: L, TL e Safari.

Le Renault sono lubrificate con prodotti elf

**Gamma Renault, trazione anteriore. Sempre più competitiva.**

