

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

28



LANCIA FULVIA COUPÉ RALLY - 1969



LANCIA

€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167081

HACHETTE

Nuovi assetti e nuovi protagonisti

Nel 1937 la prematura scomparsa di Vincenzo Lancia, in un periodo difficile per l'economia italiana, rivela la fragilità degli assetti di un'azienda che fino a quel momento si era identificata totalmente con il suo fondatore.

Uno dei passaggi più problematici nella vita di tutte le imprese familiari è la successione nei ruoli di comando fra le generazioni: l'uscita di scena improvvisa del fondatore o di figure di riferimento della compagine societaria mette inevitabilmente gli eredi di fronte alla delicata questione di trovare un successore in grado di prendere nelle sue mani le redini dell'azienda. Una

scelta non facile, alla quale talvolta si finisce a far fronte con il ricorso a manager esterni alla famiglia a cui viene delegata la gestione dell'impresa. In ogni caso, che si tratti di una successione per linee interne alla famiglia o della scelta di un dirigente esterno, la ricerca di un successore è tanto più difficile quanto più carismatica è la persona da sostituire.

Vincenzo Lancia, sofferente di cuore, morì il 15 febbraio 1937 a soli 56 anni lasciando un vuoto difficilmente colmabile per l'azienda alla quale aveva dedicato ogni sua giornata da molti anni.



Una celebre immagine di Vincenzo Lancia, pilota su Fiat 75 HP nel 1904 alla Coppa Vanderbilt, New York.

Per assicurare la continuità della gestione, sua moglie, Adele Miglietti, che insieme ai tre figli possedeva quasi il 70 per cento delle azioni della società, assunse le cariche di presidente e amministratore unico dell'azienda. La coadiuvavano nella gestione ordinaria alcuni dei più stretti collaboratori del marito: Manlio Gracco de Lay per la parte tecnica, Eugenio Zorzoli per quella finanziaria, mentre Oscar Ravà fungeva da direttore generale, carica che fu



La signora Adele Lancia, sotto lo sguardo del figlio Gianni, conversa con Vittorio Valletta al Salone di Torino del 1950.

costretto a lasciare nel febbraio 1938 dopo l'entrata in vigore della legislazione antisemita.

Tuttavia ben presto apparve evidente che per assicurare ragionevoli prospettive di sviluppo all'impresa, tanto più ora che non c'era più un imprenditore del calibro di Vincenzo Lancia, occorreva dare una base più solida e strutturata alla compagine aziendale, superando quella sovrapposizione di ruoli che aveva contrassegnato la gestione di Lancia, che si riservava l'ultima parola sia nella sfera tecnica sia in quella amministrativo-finanziaria.

In un primo tempo si era pensato di rivolgersi all'ingegner Ugo Gobbato, amministratore delegato dell'Alfa Romeo, uno dei più apprezzati manager del settore, impegnato con successo nell'opera di rilancio della società milanese.

Di fronte al rifiuto di Gobbato, a cui fece seguito quello di un altro tecnico di grande valore come Gaudenzio Bono, che preferì rimanere alla Fiat, venne deciso di rafforzare almeno la direzione tecnica, chiamando un progettista di comprovata esperienza come il torinese Vittorio Jano (1891-1965). Questi, dopo una rapida carriera in Fiat, nel

1923 era stato chiamato all'Alfa Romeo mettendosi in luce per le innovative soluzioni in campo motoristico (legando in particolare il suo nome alla mitica P2 a otto cilindri) divenendo poi il direttore del settore corse.

Sul suo arrivo alla Lancia esiste la testimonianza dello stesso Jano rilasciata, molti anni dopo, nel corso di un'intervista al giornalista Griffith Borgeson, che merita di essere riportata perché offre un quadro realistico e vivace della difficile situazione in cui si era venuta a trovare la Lancia in seguito alla prematura scomparsa del suo fondatore: "Ho lasciato l'Alfa Romeo alla fine di dicembre del 1937 e nel '38 a febbraio ero già alla Lancia. Cioè non col povero Lancia ... Era tutto, lui, un uomo in gamba ... mi hanno fatto delle buone offerte e io dico beh!... sono tornato a Torino e lì ho fatto il direttore tecnico dal '38 fino al 1956".

Dalle parole dell'uomo che per circa un ventennio avrebbe avuto un ruolo di primo piano nella progettazione e nella direzione tecnica dell'azienda di via Monginevro, emerge il vuoto lasciato da Lancia. Negli anni successivi, prima l'innesto di Jano, poi una ridefinizione dell'organigramma funzionale avrebbe consolidato l'assetto organizzativo della Lancia, premessa della successiva espansione.

Campione del mondo per la terza volta

A dispetto dei programmi sportivi ridotti e della mancanza di aggiornamenti, la Lancia Stratos brillò di viva luce anche nel 1976, quando conquistò il suo terzo alloro iridato.

Alla fine del 1975 la Lancia Stratos aveva già al suo attivo la conquista di due campionati del mondo. Era dunque l'auto da battere anche per il 1976, sebbene in pratica non avesse subito modifiche per la nuova stagione agonistica. La concorrenza invece aveva lavorato molto per ridurre lo svantaggio e aveva approntato nuovi modelli o aggiornato quelli del 1975. Parlando di concorrenza non si può trascurare quella interna portata dalle Fiat Abarth facenti capo allo stesso gruppo



industriale. Per razionalizzare la partecipazione alle corse e per limitare l'impegno finanziario, nel 1976 il Gruppo Fiat decise di alternare la partecipazione dell'una e dell'altra marca nei vari rally per non alimentare una rivalità che avrebbe potuto rivelarsi dannosa e per spingere gli interessi commerciali dell'una o dell'altra Casa in quei paesi dove ciascuna delle due aveva il mercato più importante. Tenendo presente che la Fiat aveva interessi commerciali di maggior peso in molti paesi, è chiaro che la politica del Gruppo privilegiò la partecipazione ai rally delle 124 Abarth Rally e della neonata 131

Sopra, 19 gennaio 1976. La Lancia Stratos di Sandro Munari/Silvio Maiga in un suggestivo scorcio del Rally di Montecarlo.

A sinistra, la partenza a Montecarlo della Stratos di Waldegaard/Thorszelius che arrivarono secondi alle spalle di Munari/Maiga.



Abarth Rally, la quale peraltro era una ottima macchina e aveva un forte potenziale promozionale sul mercato delle berline di media cilindrata al quale il Gruppo guardava con molto interesse.

Le modifiche apportate alla Lancia Stratos per la stagione 1976 si ridussero in pratica a un ritocco del frontale, a un profilo leggermente diverso degli alettoni posteriori e a una nuova grafica dei colori dello sponsor Alitalia. Se la vettura non cambiò molto, lo stesso non si può dire dei vertici della squadra, nella quale il passaggio di Daniele Audetto alla direzione sportiva della Ferrari provocò un po' di scompiglio, se non altro perché con grande dispiacere di Sandro Munari il suo abituale navigatore Mario Mannucci fu sollevato da quel ruolo per affiancare Cesare Fiorio nella direzione sportiva. Come al solito il Campionato del mondo dei rally iniziò da Montecarlo e come al solito vi fu una novità regolamentare che scompigliò un po' le carte

Sopra, a sinistra, 22 febbraio 1976. Il posto di guida della Stratos di Simo Lampinen. La posizione semidraiata non era adatta al pilota che soffriva per i postumi di una malattia. Sopra, febbraio 1976. La squadra Lancia al lavoro in un garage svedese prepara la partenza del Rally di Svezia. Sotto, 28 marzo 1976. La Lancia Stratos di Ambrogetti/Torriani in una fase del Rally di Sicilia.

imponendo un solo tipo di pneumatico per l'intero svolgimento della gara. La perplessità della squadra e degli appassionati durò però pochissimo perché anche con la nuova limitazione le Lancia Stratos diedero gran spettacolo e alla fine occuparono le prime tre posizioni, rispettivamente con Sandro Munari/Silvio Maiga, Björn Waldegaard/Hans Thorszelius e Bernard Darniche/Alain Mahé. Il successivo Rally di Svezia, come sempre accade in questo gelido paese quando nevicava davvero, si rivelò piuttosto ostico per la squadra italiana. Invece brillarono i piloti nor-





dici Per Eklund e Stig Blomqvist che, pur cappottando diverse volte le loro Saab 93, si classificarono primo e secondo. La Lancia aveva puntato le sue carte per questa corsa su Simo Lampinen e Per Inge Walfridsson che erano anche loro piloti nordici, ma il primo a causa di un problema alla colonna vertebrale si trovava in difficoltà con la guida semi sdraiata della Stratos e non andò oltre il quarto posto, mentre l'altro era noto per l'eccessiva irruenza, che anche in questa occasione lo portò fuori strada. Pure nel successivo Rally Tap in Portogallo le cose parvero non mettersi troppo bene per la Lancia Stratos. Sandro Munari soffrì a causa delle condizioni meteorologiche oggettivamente difficili e accusò un inconveniente al cambio. Ma alla fine tut-

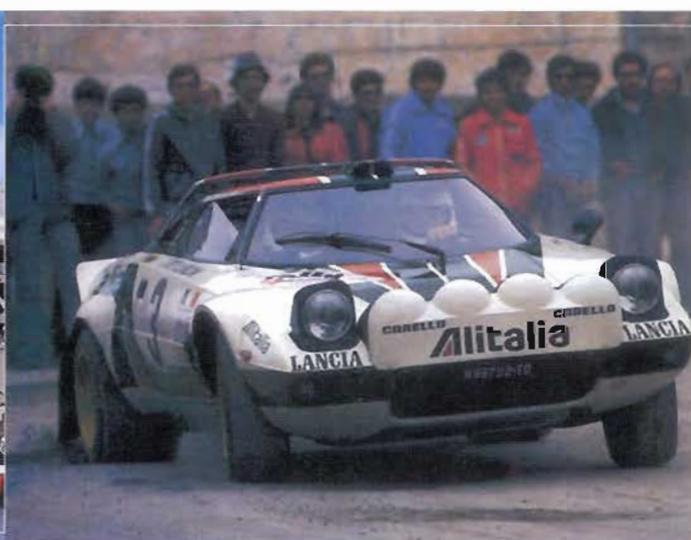
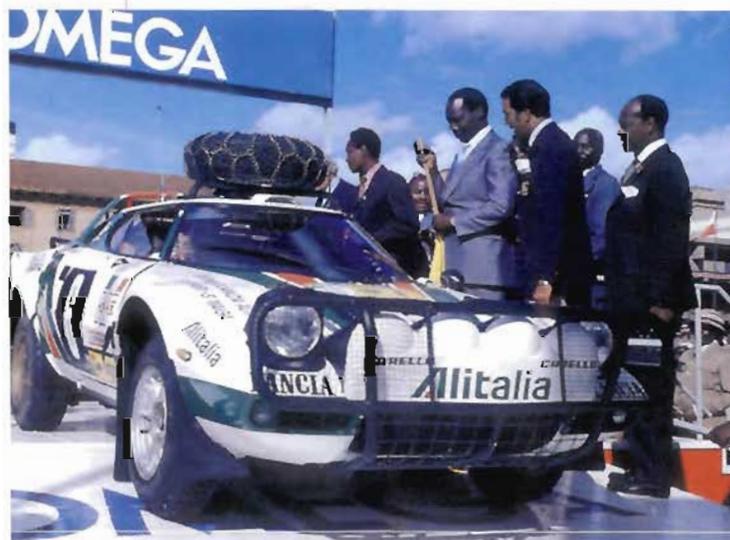
to si risolse nel migliore dei modi e Munari con il primo posto in classifica accumulò altri punti preziosi per il campionato. Raffaele Pinto nella stessa gara accusò anche lui problemi alla leva del cambio, ma in ogni modo si classificò quarto grazie alla bravura dei meccanici.

A questo punto la Lancia era in testa al Campionato con 50 punti seguita dalla Opel con 34. La situazione iniziò a precipitare con l'East African Safari Rally, dove Waldegaard fu costretto a fermarsi a causa di un inconveniente alla trasmissione, Munari dovette abbandonare a causa del motore e infine Vic Preston fu il solo a rimanere in gara, attardato da una insolita anomalia nel comando dell'acceleratore, non andò oltre il dodicesimo posto in una gara che si ricorda per i primi tre posti delle Mitsubishi Colt, che tuttavia erano fuori dalla lotta per il Campionato. Con condizioni meteo anche qui disastrose, per le Stratos non andò meglio in Grecia nell'Acropolis Rally. Waldegaard dominò la parte iniziale della gara prima di ritirarsi per la rottura di un tubetto dell'olio che avvenne quasi nello stesso punto in cui poi si fermò la Stratos di Raffaele Pinto per la rottura di un semiassale. Passò quindi a condurre la Stratos di Mauro Pregliasco, che tuttavia

Sopra, a sinistra, assistenza alla Stratos di Pregliasco/Sodano durante un riordino nel Rally dell'Elba 1976. Il meccanico con la torcia è Piero Spriano.

Sopra, a destra, assistenza anche per l'equipaggio, sempre all'Elba. Sotto, a sinistra, 19 aprile 1976. La partenza per l'East African Safari della Lancia Stratos di Munari/Maigo. La corsa non fu fortunata per l'equipaggio italiano che si ritirò.

Sotto, a destra, 6 giugno 1976. La Lancia Stratos di Bernard Darniche/Alain Mahé durante il Rally delle Quattro regioni.





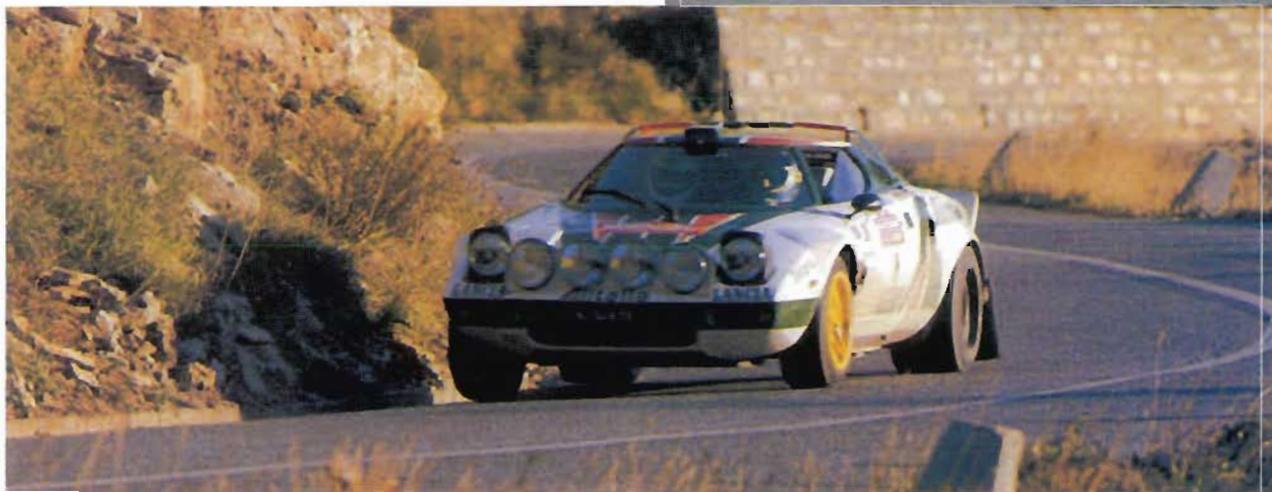
A sinistra, 4 settembre 1976. Pregliasco/Reisoli in una fase notturna del Rally di San Martino Castrozza. Sotto, la Lancia Stratos della Scuderia Grifone in gara con "Tony"/Mannini sullo sterrato del Rally di San Martino Castrozza.

verso la fine fu costretto al ritiro per il ricorrente inconveniente alla leva del cambio.

Nonostante la battuta a vuoto, la Lancia conservò la testa del Campionato perché pur rimanendo a 50 punti non fu superata dalla Opel che con il modesto quinto posto della Ascona di Klaus Rusling/Manfred Essig raggiunse quota 42. Pure restando dietro a due Peugeot 504, la Lancia riuscì di nuovo ad aumentare il vantaggio con il terzo posto della Stratos di Sandro Munari nel Rally del Marocco dove la Opel non prese punti. Alla metà della stagione agonistica la Lancia era quindi ancora in vantaggio, ma le tre sconfitte spinsero i pessimisti a temere per le sorti del Campionato. In realtà dalla gara successiva la berlinetta della Lancia tomò a essere quella straordinaria "bestia per vincere" che gli appassionati conoscevano. Le Stratos di Waldegaard/Thorszelius, Munari/Maiga, Pinto/Bernacchini e di "Tony"/Mauro Mannini agguantarono le prime quattro posizioni nel Rally di Sanremo con la consueta sconcertante facilità. Circa un mese dopo in Corsica Munari/Maiga e Darniche/Mahé conseguirono un'altra facile doppietta che portò la Lancia a 102 punti. Sandro Munari prese poi altri 10 punti con il quarto posto nel Rac Rally che si corse in Gran Bretagna. Il totale arrivò così ai 112 punti che permisero alla Lancia Stratos di vincere il Campionato del mondo dei rally davanti alla Opel, che rimase a 57 punti e alla Ford che ne prese 43. Nello stesso anno Bernard Darniche/Alain Mahé vinsero con la Stratos il Campionato europeo conduttori e altri piloti con lo stesso modello Lancia si aggiudicarono un gran numero di trofei minori dimostrando che la fenomenale Stratos era ancora in ottima forma.



Sotto, 9 ottobre 1976. Pregliasco/Reisoli in gara nel Rally di Sanremo dove le Lancia Stratos occuparono con autorità le prime quattro posizioni in classifica. In basso, la Lancia Stratos di Waldegaard/Thorszelius primi classificati nel Rally di Sanremo il 9 ottobre 1976.



Sbancò a Montecarlo



La Fulvia Coupé Rally 1,6 HF, piccola per cilindrata, ma agile e leggera compì imprese leggendarie nei rally. Nel 1969 e nel 1973 conquistò il Campionato europeo conduttori, nel 1972 il Campionato Coppa FIA.



Sopra, la Lancia Fulvia Coupé Rally 1,3 HF con la cilindrata del motore maggiorata a 1298 cc. Dall'esterno si riconosce per la piccola crestina cromata sul cofano; più tardi furono aggiunti anche i coperchietti cromati sui fori degli attacchi dei paraurti. A destra, l'interno della Fulvia Coupé Rally 1,6 HF. Si nota la corta leva del cambio a 5 marce che distingue la versione 1600.



La Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF detta "Fanalone" è l'esponente più illustre di quella famiglia di veloci berlinette che con la sigla HF espressero il massimo della sportività nella gamma Fulvia. Le altre vetture della stessa famiglia sono la Fulvia Coupé Rally HF (1200 cc), la Fulvia Coupé Rally 1,3 HF, la Fulvia Coupé Rally 1,6 HF

detta "Lusso" e la Fulvia Coupé Rally 1,6 HF Seconda serie. In comune tutte hanno gli allestimenti semplificati, privi cioè dei paraurti e dei profili lucidi, tranne le Lusso e le Seconda serie che hanno finiture pressoché standard. Un altro segno distintivo delle HF è la livrea rosso Montebello con fascia giallo/azzurra, ma nel caso delle

1,6 questa colorazione distinse solo i primi 450 esemplari prodotti. In seguito il colore rosso Montebello fu affiancato o sostituito dal rosso corsa o dal rosso San Siro, dal giallo HF dal bianco

Saratoga, dall'azzurro HF. Gli esemplari ufficiali gareggiarono però nei campionati dei rally sempre in rosso, anche se di varie tonalità e in diverse combinazioni con il nero antiriflesso o il bianco degli sponsor.

In alto, la sigla HF che distingueva le Lancia da corsa entrò nella denominazione ufficiale della piccola serie di Fulvia Coupé allestite per i rally. Sopra, la Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF "Fanalone" vista di lato. A destra, il caratteristico disegno del cerchio in lega Cromodora montato di serie sulle Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF. Per i rally la Squadra Corse impiegava in alternativa cerchi in lega o in lamiera.



l'indicazione delle posizioni per cinque marce (nelle altre HF sono 4), il tachimetro con fondo scala a 220 km/h (nelle altre si ferma a 200 km/h) e il termometro dell'olio al posto dell'orologio sulla plancia.

Le differenze più importanti, però, non si vedono da fuori. Quella fondamentale è la cilindrata, che nella HF 1,6 raggiunse i 1584 cc, grazie alle insistenze dell'allora direttore sportivo Cesare Fiorio e del tecnico Gianni Tonti, convinti che così la Fulvia potesse diventare l'arma assoluta della Lancia nei rally. Avevano ragione, le HF con il motore 1600 dal 1969 al 1974 vinsero tutto ciò che si poteva vincere, portando alla Casa due campionati europei piloti (nel 1969 con Harry Källström e nel 1973 con Sandro Munari) e due campionati costruttori: l'europeo nel 1972 (il mondiale non c'era ancora) e il mondiale nel 1974. Nell'anno del "mondiale" era già attiva nelle corse la formidabile Lancia Stratos,

ma la Fulvia le fu preferita per alcuni rally, per esempio per il massacrante East African Safari e la lunga e "scivolosissima" 24 Ore di Chamonix disputata sul ghiaccio. Soffermandosi sulle imprese del modello ricordiamo la sorprendente vittoria dell'ormai leggendaria "Numero 14" che Sandro Munari portò al successo nel Rally di Montecarlo il 28 gennaio 1972. Alla partenza della corsa, il 21 gennaio, le Fulvia Coupé Rally HF si trovavano opposte per il terzo anno consecutivo alle Porsche 911 S di 2400 cc, rispetto alle quali avevano un centinaio di cavalli in meno, e alle Alpine Renault, che avevano più o meno la stessa potenza ma, come le Porsche, erano favorite dal motore posteriore e dalla trazione posteriore che assicuravano un'accelerazione più



Sopra, la Fulvia Coupé Rally 1,6 HF. Si notano i fari interni di maggior diametro, i cerchi in lega marca Cromodora, i codolini in plastica nera. A sinistra e a destra, la Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF; i fari interni di diametro maggiore spiegano il nomignolo "Fanalone". Solo la scritta sul retro permette di riconoscerla dalle altre.





A sinistra, un esemplare restaurato della rara Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF Lusso dotata di paraurti e di deflettori apribili anziché fissi. A destra, foto ambientata di una Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF Seconda serie.

Sotto, il posto di guida della Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF Seconda serie con il nuovo volante e la nuova plancia.

pronta all'uscita dalle curve in condizioni normali. Le condizioni nelle quali emergevano le superiori qualità delle Fulvia si creavano invece quando il fondo stradale non era uniformemente asciutto, e nemmeno uniformemente innevato. In queste circostanze i piloti delle Lancia potevano sfruttare tutte le doti di tenuta di strada della vettura e supplire alla minore potenza. Purtroppo per i nostri, queste condizioni non si erano più verificate a Montecarlo dal 1969 e le HF 1,6 avevano ottenuto ottimi piazzamenti, ma mai la vittoria. Per il "Monte" del 1972 le Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Sandro Munari, Harry Källström e Sergio Barbasio montarono il differenziale autobloccante, che in certe condizioni poteva dare qualche vantaggio.

La squadra lavorò molto, ma poco convinta della possibilità di una vittoria, fu portata sul percorso a ranghi ridotti, rimandando il maggiore impegno a occasioni più propizie. In gara accadde l'inatteso. La mattina del 25 gennaio splendeva il sole e le strade erano perfettamente asciutte, l'ideale per le Porsche e le Alpine. Tutti i concorrenti avevano già montato pneumatici "racing", quando d'improvviso il cielo si oscurò e prese a soffiare un forte vento portando acqua frammista a neve. L'incognita sullo stato delle



strade a questo punto divenne determinante perché il percorso era già stato chiuso e non erano più possibili le ricognizioni. La squadra Porsche per non sbagliare fece partire Waldegard con pneumatici "racing" e Larousse con pneumatici "racing" leggermente chiodati. La squadra Alpine montò i "racing" sulla vettura di punta guidata da Jean Luc Therier. La squadra Lancia montò invece gli pneumatici che i meccanici

chiamavano "Cesare" perché risultato della combinazione di pneumatici da neve e 200 chiodi inventata dal direttore sportivo Cesare Fiorio. Da quel momento Sandro Munari iniziò a guadagnare terreno. Ecco la testimonianza che rese a Piero Casucci, decano dei giornalisti italiani dell'automobile: "Vincere il Rally di Montecarlo con una Fulvia è stato qualcosa di enorme. Fu la fine di un incubo, la mia resurrezione. Porsche e



Sopra, il frontale della Fulvia Coupé Rally 1,6 HF Seconda serie, in evidenza la nuova calandra, il ritorno ai fari di uguale diametro e i nuovi lampeggiatori.

Alpine finalmente uscirono battute. Durante la quarta prova nei pressi del borgo medievale di Buzet andammo in testa (il navigatore era Mario Mannucci n.d.r.), ma ci rimanemmo poco. La speranza di vincere si spense dopo averci appena sfiorato. Quando arrivammo all'assistenza di Pouget vedemmo la gente venirci incontro per congratularsi. Non ci rendemmo conto del perché fino a quando qualcuno ci disse che Bernard Darniche si era ritirato e che noi eravamo in testa. Mancavano ancora quattro o

cinque ore alla fine della gara. La tensione e l'emozione mi bloccarono lo stomaco. Sentivo forti crampi anche se sapevo che il secondo, Gerard Larousse con la Porsche, seguiva con 11 minuti di distacco. Guidavo con angoscia, cercando di trattare la macchina con il massimo riguardo. Nelle ultime prove scelsi pneumatici assolutamente sicuri: dove bastavano duecento chiodi, ne chiedevo trecento. Scelsi di montare pneumatici chiodati anche nell'ultimo tratto che avevamo sempre percorso con gomme senza chiodi... In venti chilometri gli pneumatici "supersicuri" mi fecero perdere due minuti, ma non importava, ne avevo ancora otto di vantaggio. Dopo l'ultima prova speciale davanti a noi avevamo solo un tratto di trasferimento per arrivare al traguardo sul porto di Montecarlo. Mario chiuse il quaderno delle note, lo ripose e si mise in silenzio, anch'io non dissi una parola. Il mio sguardo si fissò sulla strada, il mio pensiero iniziò a volare. Pensai che sarebbe stata la prima vittoria di un italiano a Montecarlo, pensai alla sicurezza ostentata alla partenza dai piloti delle Porsche e delle Alpine, pensai a mio padre, a mia madre e alla mia fidanzata

A sinistra, la Fulvia Coupé Rally 1,6 HF, la mitica n. 14 di Sandro Munari e Mario Mannucci alla cerimonia della premiazione del Rally di Montecarlo 1972. Accanto a loro le vincitrici della classifica femminile: Pat Moss ed Elizabeth Crellin.



LANCIA FULVIA COUPÉ RALLY 1,6 HF (1969-1970)

Dati riferiti al modello di serie; per le corse i motori erano elaborati e i dati tecnici potevano variare secondo le caratteristiche del percorso.

- Numero cilindri:** 4 a V stretto di 13°
- Alesaggio e corsa:** 82 x 75 mm
- Cilindrata totale:** 1584 cc
- Potenza massima:** 130 cv (Sae) a 6200 giri/min
- Rapporto di compressione:** 10,5:1
- Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa, bilancieri
- Alimentazione:** 2 carburatori a doppio corpo Solex: anteriore tipo C 42 DDHF, posteriore C 42 DDHF/I
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** meccanico a 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 10/37
- Tipo di costruzione:** scocca autoportante d'acciaio
- Sospensione anteriore:** ruote indipendenti, quadrilateri indeformabili, balestra trasversale superiore, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensione posteriore:** ponte rigido, balestre semiellittiche, barra d'ancoraggio trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sterzo:** vite globoidale e rullo
- Freni:** a disco anteriori e posteriori
- Passo:** 2330 mm
- Ruote:** 6x13" in lega con pneumatici 175 - 13 X AS
- Carreggiata anteriore:** 1390 mm
- Carreggiata posteriore:** 1335 mm
- Lunghezza:** 3935 mm
- Larghezza:** 1570 mm
- Altezza:** 1300 mm
- Peso in ordine di marcia:** 850 kg
- Velocità massima:** 180 km/h
- Consumo:** 10,8 litri/100 km

che era al porto ad aspettarmi, pensai a Luciano Lombardini che perse la vita durante il Rally di Montecarlo nel 1968. Luciano, fa' che vinca, gli dissi.

Quando vidi la linea del traguardo ruppi il silenzio, battei una mano su Mario che taceva ancora e gli dissi: 'Bravo, ce l'abbiamo fatta!'



IL MODELLO DA COLLEZIONE