

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

45



LANCIA STRATOS HF N.14 - 1975



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Il boom della motorizzazione

Nel ventennio 1950-1969 l'Italia conosce un aumento medio annuo del reddito pro capite di quasi il 6%, una crescita eccezionale che incoraggia e sostiene la diffusione della motorizzazione.

Nel 1936 gli Stati Uniti erano un modello di modernità a cui guardare magari con invidia, ma certo non proponibile per un paese come l'Italia. Un indicatore particolarmente evidente del divario di reddito e stile di vita fra i due paesi era dato dal diverso sviluppo della motorizzazione. Mentre in Italia si registravano 7 veicoli ogni mille abitanti, negli Stati Uniti se ne avevano 114: un divario abissale. Attorno alla metà degli anni Trenta, nonostante non fossero ancora completamente usciti dalla lunga recessione seguita alla crisi finanziaria del 1929, gli Stati Uniti, come aveva segnalato Mario Morasso, instancabile nel promuovere il mito e le ragioni dell'automobile, erano una "nazione integralmente automobilistica". "La proporzione media di un'automobile ogni cinque abitanti, ne fa fede. Se la stessa proporzione si verificasse in Italia si avrebbe la meravigliosa dotazione di oltre otto milioni di automobili circolanti".

Vent'anni più tardi, malgrado la guerra e i pesanti costi della ricostruzione, il divario si era considerevolmente ridotto, anche se rimaneva cospicuo sia nei confronti degli Stati Uniti (nel frattempo scesi a un rapporto di 1 a 3), sia



Negli anni Sessanta, per le famiglie operaie, il mezzo di trasporto più comune era ancora su due ruote.

di paesi europei quali Svezia, Inghilterra, Francia e Germania. Nel 1956, secondo l'Istat, circolava in Italia un'autovettura per ogni 47 abitanti. Un dato medio che nascondeva una situazione molto variegata, con alcune regioni come il Piemonte (20,8), la Lombardia (24,6), il Lazio (21,6) e la Liguria (25,8) con una densità vetture/abitanti più che doppia rispetto a quello delle regioni meridionali (Campania 53,3; Sicilia 52,3; Puglia 67,2; Sardegna 73,9, Basilicata, 140,2).

È solo tenendo a mente questi dati, estrapolati dal recente volume di Federico Paolini (*Storia sociale dell'automobile italiana*), che si può cogliere la portata economica e sociale della crescita dei redditi e dei consumi che si registrerà



Sopra, Napoli, anni Sessanta. Nel centro cittadino la presenza della auto comincia a farsi notare. Sotto, un manifesto pubblicitario del 1958. La Fiat 600 è nei sogni della giovane ragazza.

appunto tra gli anni Cinquanta e i Sessanta, il decennio che sancì l'ingresso dell'Italia nel novero dei paesi più sviluppati. Nel 1963 si supera la soglia del milione di auto prodotte e nel 1969, quando ormai il "miracolo" sembra un ricordo, circolano sulle strade italiane oltre 9 milioni di vetture, una ogni 5,4 abitanti, un dato giudicato impensabile fino a qualche decennio prima.

Uno sviluppo tanto impetuoso non poteva non avere pesanti ricadute sull'ambiente e la stessa vita della popolazione, anche per la scarsa lungimiranza con cui vennero affrontati i problemi che via via si presentavano, dal traffico alla sicurezza stradale, dall'inquinamento al rapporto tra il trasporto su gomma e quello su rotaia. In questi anni, del resto, nonostante il benessere fosse ben lungi dall'essere alla portata di tutti, un'inchiesta giornalistica evidenziò come l'auto fosse in testa nei desideri di acquisto degli italiani (21,2%), superando addirittura, seppure di poco, l'aspirazione alla proprietà della casa (20,79%).

A consuntivo fra il 1958 e il 1973 la motorizzazione si sviluppò a un tasso medio annuo di oltre il 14%, il che tradotto in cifre significava che nel 1974 circolavano 14.303.761 automobili contro 1.392.525: un incremento del 927% in soli 15 anni, che permise all'Italia di raggiungere una densità media di veicoli per abitante pari a quella degli altri paesi occidentali.

A partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta, l'industria automobilistica italiana, e prima di tutto la Fiat, fu in grado di assecondare brillantemente le tendenze espansive del mercato. Gli investimenti compiuti anche con l'aiuto dei fondi del Piano Marshall e l'adozione di criteri di organizzazione del lavoro di derivazione fordista hanno consentito un aumento della produttività e una riduzione dei costi finali. Tuttavia le automobili continuava-

no a essere un bene costoso in rapporto al reddito della maggioranza delle famiglie.

Nel 1955, per esempio, la Fiat 600, capostipite delle utilitarie che avrebbero dato una spinta decisiva alla motorizzazione italiana, costava 590.000 lire, una cifra che rappresentava ancora una spesa molto rilevante per famiglie, come quelle operaie, i cui salari mensili oscillavano tra le 35 e le 40.000 lire. Ma una soglia decisiva era stata superata, e alla metà del decennio successivo come avrebbe osservato il direttore di "Quattroruote" Gianni Mazzocchi si poteva tranquillamente affermare che in Italia l'uso dell'automobile rientrasse "fra i bisogni non diciamo prettamente primari, ma almeno tra quelli cui si rinuncia con sempre minor facilità".



FIAT
600

Una Flavia Coupé bella com'era

Storia di una Lancia importante dall'inizio della carriera fino al restauro conservativo della carrozzeria e della meccanica affrontato con grande sensibilità.

Per rimettere a nuovo sia la carrozzeria sia la meccanica di un'auto storica si può eseguire un restauro totale impiegando anche pezzi di ricambio nuovi o ricostruiti. Questo è giusto quando le condizioni di una vettura sono così compromesse che è impossibile procedere altrimenti. Negli altri casi sarebbe preferibile il cosiddetto "restauro conservativo" con il quale si cerca di salvare l'esistente riducendo gli interventi al minimo ed eseguendoli con lo spirito, le tecniche e i materiali dell'epoca. Molti appassionati preferiscono procedere in ogni modo a un restauro totale che rende le loro automobili belle come quando uscirono dalla fabbrica e spesso ancora di più. Procedere in questo modo con la Lancia Flavia Coupé telaio n. 011129 che presentiamo in queste pagine sarebbe stato un delitto. Per fortuna tutti gli appassionati che l'hanno mantenuta in efficienza hanno capito che le ammaccature, i graffi, i pezzi risaldati sono come le ferite di una grande guerriera: cicatrici da esibire con fierezza, che parlano di grandi avventure e di epiche battaglie. Nei segni che solcano il sottoscocca si leggono ancora le botte delle pietre aguzze del Rally dei Fiori, le ammaccature arrotondate



La n. 011129 fu immatricolata a Torino l'8 gennaio 1965 con targa TO 674625. Eccola una settimana dopo al suo debutto agonistico nel Rally di Montecarlo con Claudine Bouchet e Marie Claude Beaumont. Le due ragazze finirono fuori strada durante una furiosa tempesta.

dei ciottoli del Rally dei Mille Laghi e le vaste rientranze dei balzi sulle buche del Rally di San Martino di Castrozza. Erano le corse che gli sportivi dell'epoca chiamavano "rally scassa macchine". La formula di questi rally, che nella sostanza erano simili ai percorsi di prova dei veicoli fuoristrada, raggiunse l'apice della popolarità verso la metà degli anni Sessanta, proprio quando la Squadra Corse HF gareggiava con le Flavia Coupé. Erano Lancia elegantissime, ma robuste come carri armati e versatili al punto che lo stesso esemplare poteva ga-

A destra, la n. 011129 in una immagine scattata oggi.

Un giudiziooso restauro conservativo ci consente di vederla nelle condizioni in cui lasciò l'attività agonistica dopo l'ultima corsa.

Sotto, nella vista di fronte risalta la calandra con le maglie diradate che equipaggiava molti esemplari da corsa. Nella parte inferiore della calandra si notano gli attacchi per altri due fari supplementari.



Sotto, nella vista di lato si notano i cerchi Borrani montati su molti esemplari da corsa e la decalcomania che distingueva le vetture della Squadra Corse HF.

reggiare senza sosta per l'intera stagione sportiva nei rally, in pista e nelle corse in salita. In un angolo del coperchio del baule della n. 011129 c'è un pezzo di lamiera saldata: servi per chiudere il foro di un bocchettone del serbatoio del carburante di grande capacità che fu rimosso quando non serviva più dopo una lunga gara in pista. Le corse del Campionato europeo Turismo, dove le Flavia furono grandi protagoniste, duravano almeno quattro ore, ma nella Maratona della Strada sul vecchio durissimo circuito del Nürburgring si andava avanti per 84 ore.

Il motore della Flavia, come tutti i propulsori Lancia, era una scultura meccanica molto ben congegnata e molto ben costruita perché durasse in eterno nell'uso normale. In corsa trovava nella affidabilità la sua carta vincente. Nei rally altri elementi di superiorità delle Flavia Coupé erano la trazione anteriore e la distribuzione dei pesi che gravava con un insolito 61% sull'avantreno. Ciò garantiva un ottimo inserimento in curva, una insospettabile agilità





A sinistra, nella parte posteriore si notano le luci della targa di piccole dimensioni e il corto pulsante d'apertura del cofano che sostituivano quelli di serie. Sotto la targa si vedono i quattro tappi di gomma che coprono i fori rimasti dopo la rimozione del blocco maniglia-luci targa. Sotto, sulla soglia del bagagliaio si notano le cinghie di cuoio che servivano a impedire l'apertura accidentale del cofano a causa degli scossoni dei rally.

Sotto, la vettura in azione: punti forti del modello erano l'ottimo inserimento in curva, l'agilità e la motricità sui terreni difficili.

e una formidabile motricità sui terreni difficili come neve, ghiaccio, terra e bagnato. Proprio nelle condizioni più difficili le Flavia Coupé della Squadra Corse HF ottennero i migliori risultati.

La Flavia Coupé n. 011129 nacque nel 1965, l'anno in cui dall'esperienza della Squadra Corse HF nasceva anche il Reparto Corse Lancia. La n. 011129 fece parte di un piccolo lotto di una mezza dozzina di Flavia 1.8 Coupé destinate al Rally di Montecarlo. Segni distintivi di queste formidabili Lancia e delle altre che uscirono dal Reparto Corse: il colore rosso, il motore elaborato, il blando alleggerimento ottenuto abolendo l'antirullo e alcuni equipaggiamenti non necessari per le corse, infine le targhe Tonno con i numeri generalmente in sequenza. Il lotto della n. 011129, immatricolata per la prima volta l'8 gennaio 1965 a favore della Lancia Spa con targa TO 674625 (cambiata quando la vettura fu ceduta dalla Casa a un pilota privato), comprese anche le Flavia Coupé targate TO 674623, TO 674624 e



TO 674681. Il motore distinto dalla punzonatura 815.500*1439 attualmente montato sulla n. 011129 ci rivela un particolare poco noto dell'organizzazione del Reparto Corse Lancia. Infatti, il prefisso 815.500 distingue i mo-



tori delle Lancia Flavia Sport 1.8 carrozzate da Zagato. Fornì la spiegazione dell'apparente anomalia Claudio Maglioli, all'epoca pilota e collaudatore della Lancia, in una lettera datata 19 giugno 2002 diretta all'attuale proprietario della vettura: "I motori Lancia tipo 815.300 (quelli della Flavia Coupé Pininfarina, n.d.r) e 815.500 erano indifferentemente impiegati sulle vetture Lancia Flavia Coupé e Lancia Flavia Sport Zagato. Una volta elaborati secondo le norme dei regolamenti vigenti, erano esattamente identici e intercambiabili. Il numero stampigliato sul carter serviva solo come riferimento per le revisioni e le prove al banco." Maglioli proseguì affermando che non sussistono problemi di originalità per le vetture ex ufficiali dotate di motori non corrispondenti al tipo di carrozzeria e concluse la lettera con un suggerimento: "Consiglio perciò di lasciare tali motori sulle vetture sulle quali sono installati."

Da queste rivelazioni e da un minimo di conoscenza della storia delle Flavia da corsa si evince che i motori erano revisionati a rotazione per razionalizzare e velocizzare il ripristino delle vetture sottoposte a ritmi di gara intensissimi con appuntamenti molto ravvicinati e ripartiti in ogni disciplina dello sport automobilistico. Non è chiaro il criterio con il quale questo o quell'esemplare erano affidati a questo o a quel pilota. Le foto dell'epoca testimoniano che alcuni esemplari distinti da un certo numero di targa furono impiegati più frequentemente da alcuni piloti rispetto ad al-



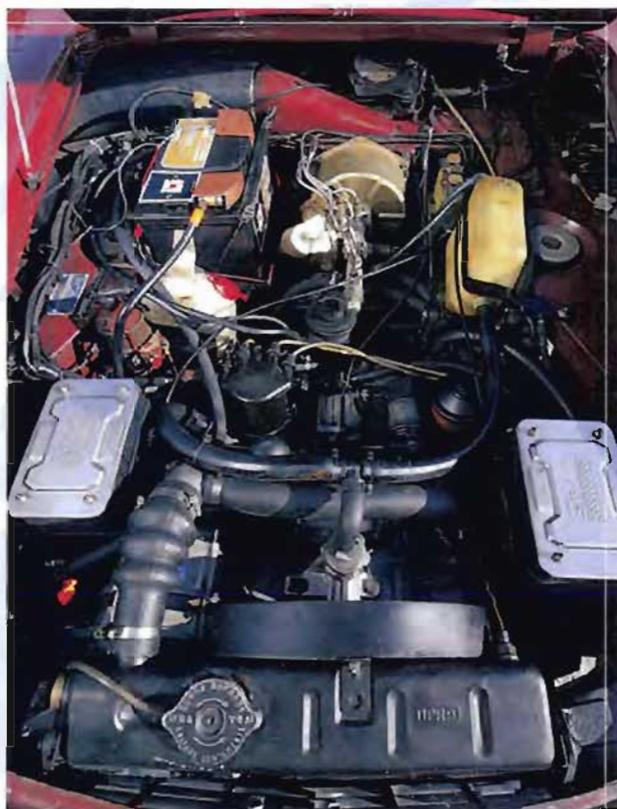
tri, mentre esemplari con altri numeri di targa cambiarono pilota molto spesso. È il caso della n. 011129, che debuttò al Rally di Montecarlo il 16 gennaio 1965 con Claudine Bouchet e Marie Claude Beaumont. Le due ragazze finirono fuori strada nella furiosa tempesta che eliminò l'89% dei concorrenti. Dopo quell'evento la n. 011129 continuò a cambiare piloti presentandosi all'incontro Italia-Urss a Monza il 26 settembre 1965, al Rally dei 1000 Laghi e ad altri rally. Spesso servì come "muletto" per le prove e le ricognizioni, anche in questo caso con piloti diversi.

Corse anche in salita e in pista come tutte le Flavia Coupé della sua generazione. Oggi la vettura si presenta nella configurazione da rally, vale a dire con i fari supplementari, il terzo tergicristallo e il motore non "tiratissimo". E anche questo non è un caso. Infatti, nel 1966 la Lancia decise di orientare l'attività agonistica più decisamente verso i rally. Proprio in quell'anno debuttò la Lancia Fulvia Coupé HF, che per gradi diventò una protagonista assoluta dei rally. Le altre vetture ufficiali a poco a poco lasciarono la scena con dignità correndo ancora qualche gara con i piloti privati prima del commiato.

La carriera da ufficiale della n. 011129 cessò il 21 dicembre 1968 quando la Lancia la cedette al pilota privato Massimo Giammiro di Civitella del Tronto, che il 12 febbraio 1969 la immatricolò con targa TE 50685. Dopo anni di oblio la vettura fu ritrovata da Giancarlo Cappa, che la sistemò senza alterarne la sostanza e la mise nel circolo delle auto storiche. Qui la vettura trovò un nuovo proprietario e una nuova giovinezza nelle gare storiche. Solo da poco ha trovato un po' di pace con l'ultimo proprietario che la tratta con il rispetto che si deve a una ex regina delle corse e la impiega solo per manifestazioni di prestigio ma non molto impegnative dal punto di vista agonistico.

Sopra, particolare del posto di guida con il contagiri di precisione Jaeger al posto di quello di serie, più piccolo e collocato all'interno del quadro portastrumenti.

A sinistra, il vano motore con il propulsore elaborato da corso.



Il 14 torna e sbanca

Nel 1975 Sandro Munari trionfò nel Rally di Montecarlo con la leggendaria Lancia Stratos targata TO L65176. Sulle porte aveva lo stesso numero della Fulvia Coupé 1.6 HF con la quale vinse a sorpresa nel 1972.

Il numero 14 sulla Lancia Stratos di Sandro Munari entrò nella leggenda con la vittoria nel Rally di Montecarlo 1975. Il pilota lo volle a tutti i costi perché lo aveva sulla Lancia Fulvia 1.6 HF con la quale vinse nel 1972 e gli parve di buon auspicio. A Montecarlo nel 1975 le Lancia della Squadra Corse HF presentavano la nuova livrea bianco/verde dello sponsor Alitalia al posto del bianco/rosso della Marlboro. Il 43° Rally di Montecarlo iniziò il 15 gennaio 1975 con l'abituale lungo prologo prima della gara vera e propria, il co-

siddetto percorso di avvicinamento. Cinque le località di partenza: Stoccolma, Atene, Varsavia, Agadir e il Principato di Monaco. La Squadra Corse Lancia HF scelse quest'ultima località per le Stratos di Jean Claude Andruet/Yves Jouanny (n. 1), Sandro Munari/Mario Mannucci (n. 14, targa TO L65176), Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini (n. 17) e per le Beta Coupé di Amilcare Ballestrieri/Piero Sodano (n. 3) e di Mauro Pregliesco/Angelo Garzoglio (n. 25). I tre giorni del percorso di avvicinamento furono l'occasione per una pas-

Sotto, un disegno in trasparenza della Lancia Stratos targata TO L65176 che vinse il Rally di Montecarlo 1975 con Sandro Munari e Mario Mannucci.



A sinistra, la Lancia Stratos n. 14 di Munari/Mannucci in corsa fra i muretti a secco tipici delle stradine dell'entroterra ligure. Sotto e in basso, a sinistra, la Lancia Stratos n. 14 di Munari/Mannucci in corsa sulle colline di Perinaldo, piccolo paese dell'entroterra ligure nei pressi di Imperia.



A sinistra, la Lancia Stratos n. 14 di Munari/Mannucci in "spazzolata" negli ultimi tratti della prova speciale di Perinaldo. Nonostante l'asfalto viscido il pilota veneto realizzò un ottimo tempo. Purtroppo un malfunzionamento del cronometraggio gli attribuì un tempo che lo avrebbe fatto retrocedere in ottava posizione. Solo dopo molte ore il direttore sportivo Cesare Fiorio riuscì a rimettere a posto le cose. Sotto, la Lancia Stratos n. 14 di Sandro Munari/Mario Mannucci ferma a un controllo orario notturno nei pressi dell'Abetone.

provenienti da Atene e Varsavia. Insieme puntarono su Gap, dove il 18 gennaio iniziò il percorso comune con le prove di selezione sui percorsi Gap-Romette e Jabon-Chateau Vieux. Doveva essere una passeggiata o poco più, invece a metà strada fra Jabon e Chateau Vieux la Lancia Stratos di Andruet toccò uno spuntone di roccia e ruppe una sospensione. Il pilota scese per valutare l'accaduto e, appena mise i piedi a ter-



ra, volò a gambe all'aria su una lastra di ghiaccio. Capi subito perché la sua gara era finita. Sedici minuti più tardi la Stratos di Raffaele Pinto mise le ruote sullo stesso punto con identico risultato: fine della gara. Munari, un po' per la sua sopraffina sensibilità, un po'

aiutato dalla Fortuna amica degli audaci, passò indenne sul lastrone traditore. Così domenica 19 si presentò alle prove di selezione nei tratti Perinaldo-Vinai e Molini di Triora-Bivio Muggio con tutta la responsabilità del successo Lancia sulle proprie spalle. Le condizioni cli-



Sopra, cambiano le situazioni, ma non la guida spettacolare di Sandro Munari che qui si esibisce in un'altra "spazzolata". Con questo termine gli appassionati dei rally definiscono la sbandata controllata, che è pane quotidiano di ogni bravo pilota da rally.



matiche annunciarono con una fitta pioggerella un deciso peggioramento. Non fu questo che preoccupò Sandro Munari. Il suo vero problema fu che un grossolano errore del sistema di rilevamento dei tempi gli attribuì un risultato pessimo al Bivio Muggio, roba da finire in fondo alla classifica. Ci vollero tutta la pazienza e la diplomazia del direttore sportivo Cesare Fiorio per rimettere le cose a posto. Lindomani la competizione en-

trò nel vivo sui 6,2 km della prova speciale numero 1: Peira Cava-Turini. Subito iniziarono i colpi di scena con Walter Röhrl che andò in testa-coda in una curva. L'aver sbattuto più volte col muso e la coda sui mucchi di neve ai lati della strada fece perdere quasi un minuto al forte pilota tedesco e preparò il terreno per altre disavventure. Tre minuti dopo sul luogo del testa-coda arrivò sparata la Renault Alpine A

110 di Jean Ragnotti gommata Michelin Racing. Le coperture "estive" la aiutarono a volare sulla neve fresca lasciata dagli svariati di Röhrl. L'atterraggio avvenne qualche metro sotto la carreggiata con le sospensioni anteriori a pezzi. Il francese non ebbe il tempo di avvertire il compagno di squadra Jean Luc Therier che sopraggiungeva, perciò anche l'Alpine A 310 n. 5 subì la stessa sorte. Ebbero problemi anche i piloti delle Fiat per una scelta infelice delle gomme, ma si classificarono meglio di Jean Pierre Nicolas, l'altro portacolori della Renault Alpine.

A Munari tutto filò liscio e gli bastò guidare con relativa calma per infliggere 3 secondi di distacco a Jacques Henry su Renault Alpine A 310 e 21 secondi al terzo classificato Anders Kullang su Opel Ascona. Da quel momento in poi a San-

Sopra, la Lancia Stratos di Munari/Mannucci immersa nello strano paesaggio della prova speciale numero 3 Pierreville-Jheylard.

A destra, sopra, la Lancia Stratos di Munari/Mannucci in spazzolata sul Col Turini nella notte del 21 gennaio 1975.

Sotto, a sinistra, la Lancia Stratos n.14 di Munari/Mannucci passo lo striscione d'arrivo sotto il quale si sono concentrati i cronisti, gli operatori televisivi, gli uomini della squadra Lancia e gli amici che sono riusciti a superare le transenne.

Sotto, Sandro Munari intervistato in macchina dal più svelto dei cronisti.

dro bastò controllare gli avversari allungando il passo quando se ne presentava l'occasione. Nella seconda prova speciale, Burzet-Le Jardin de Cuze, i soliti ignoti cosparsero il percorso di chiodi mettendo in seria difficoltà le auto dei ricognitori e quelle dei poliziotti prontamente intervenuti. Ci volle un'ora per ripulire la strada, dopo di che la corsa riprese registrando la vittoria di Nicolas con 12" su Munari, troppo pochi per superare il "Drago" nella classifica generale. Il francese ci riprovò vincendo le prove speciali 3 (Pierreville-Jheylard), 4 (St. Bonnet le Froid) e 5 (St. Jean de Royans-La Cime du Mas), ma Munari lo seguì sempre da presso impeden-

dogli di recuperare e facendogli capire che gli bastava spingere un po' per seminarlo. Nella notte del successivo mercoledì 22 gennaio, il "Drago" decise di smetterla di giocare al gatto col topo e nella prova speciale 6 (St. Barthelemy-St. Michel les Portes) distanziò Nicolas di 23". Nella prova seguente Nicolas osò troppo e finì la sua avventura con una botta secca sulla roccia. A questo punto gli attacchi alla supremazia dell'unico pilota Lancia ancora in gara arrivarono dai piloti Fiat. Markku Alen vinse la prova speciale 7 (Choges-Savines Gare) mentre il neo assunto Hannu Mikkola vinse la 8 (Savines le Lac-Col de Points) e la 9 (Lantosque-La Cabanette). Il 23 gennaio il rally ripartì con le prove complementari dopo un sommario riposo. La prima prova con destinazione Col di Braus si svolse in gran parte su un duro sterrato pieno di buche. Le squadre Lancia e Fiat scelsero pneumatici Pirelli MS non chiodati. Gli altri, poco abituati a correre su terra, aggiunsero qualche chiodo per essere sicuri di non sbattere, ma si ritrovarono inevitabilmente più lenti. L'eroe di questa frazione fu Hannu Mikkola che vinse con 21" su Alen e 27" su Munari. Nella prova successiva, sul leggendario Col Turini, Munari diede a tutti una lezione

LANCIA STRATOS HF N.14 MONTECARLO (1975)

- Numero cilindri:** 6 a V di 65°
- Alesaggio e corsa:** 92,5 x 60 mm
- Cilindrata totale:** 2418 cc
- Potenza massima:** 245 cv a 7800 giri/min
- Rapporto di compressione:** 10,5:1
- Distribuzione:** 12 valvole, 4 alberi a camme in testa
- Alimentazione:** 3 carburatori Weber 40 IDF
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Autotelaio:** scocca portante di lamiera saldata
- Sospensioni anteriori:** indipendenti, bracci oscillanti trasversali, puntoni di reazione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice regolabile
- Sospensioni posteriori:** tipo McPherson con montanti telescopici, bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice regolabile
- Freni:** a disco, ventilati
- Pneumatici anteriori:** 195/50 VR 15 (anche 165 HR x 15)
- Pneumatici posteriori:** 275/70 VR 15 (anche 185/70 x 15)
- Passo:** 2180 mm
- Carreggiata anteriore:** 1433 mm
- Carreggiata posteriore:** 1457 mm
- Lunghezza:** 3710 m
- Altezza:** 1100 mm
- Peso:** 890 kg
- Velocità massima:** secondo i rapporti al ponte

ne di guida infliggendo ben 40" a Mikkola e 45" ad Alen. Alen e Mikkola in ogni modo non si diedero per vinti: Markku vinse la prova sul Col de Cuillolle e Hannu quella sul Col de Braus. Quando il rally tornò sul Col Turini per la prova che chiuse la giornata, il "Drago" salì in cat-

tedra e diede a tutti un'altra lezione magistrale. Il giorno dopo Mikkola, il "Drago" e Alen si aggiudicarono una prova ciascuno delle tre che conclusero il 43° Rally di Montecarlo, un'edizione che ancora una volta premiò un grande pilota e una Lancia con il numero 14.



A sinistra, Sandro Munari in piedi sul tetto della macchina saluta amici e tifosi. Ancora una volta la Lancia Stratos lo ha portato alla vittoria. Questa è la prima del modello a Montecarlo.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

modello 1975