

## **LA LANCIA STRATOS**

Conferenza dell'ing. Pierugo Gobbato  
Milano, Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, 11 marzo 2000

### *PIERUGO GOBBATO*

Parlare di eventi che risalgono a trent'anni fa non è facile, anche perché trent'anni si sono aggiunti a quelli che avevo allora. Oggi ne ho 82 e può darsi che la mia esposizione non sia molto completa o molto precisa. Chiedo scusa in anticipo e ringrazio gli amici dell'AISA per avere organizzato questo incontro, così come il dottor Masala per avere portato qui delle vetture che non speravo di vedere. Ringrazio pure Sandro Munari che è stato un prezioso collaboratore e ha portato la Stratos ai vertici mondiali.

Per cominciare devo raccontare un po' di storia della Lancia perché il tutto è nato da diverse situazioni.

Nel 1969, venivano a chiudersi le trattative tra Lancia e Fiat per il passaggio di proprietà, trattative che erano durate parecchio tempo e che non andavano mai in porto perché all'ultimo momento c'era sempre qualche cosa in più che si voleva, da una parte o dall'altra. Credo che a determinare il passaggio definitivo della proprietà azionaria sia stata la situazione delle aziende metalmeccaniche del '68-'69, per cui penso che l'Ing. Pesenti finalmente avesse deciso che era meglio lasciare perché l'ambiente non era più molto favorevole, soprattutto in Lancia, dove già si soffriva per un insieme di cose che riguardano tutto l'andamento del campo automobilistico.

Nell'ottobre del '69 entrai in Lancia insieme alla Fiat. Avevo partecipato alla valutazione degli impianti e dei macchinari dei tre stabilimenti di Torino, Chivasso e Bolzano, più una piccola officina ausiliaria a Omegna. La situazione era drammatica: calo vertiginoso delle vendite, vetture buone nell'impostazione, ma ormai vecchie, nessun progetto per il futuro, sia in campo automobilistico che per i veicoli industriali. Insomma, i cassetti erano vuoti.

Uniche cose positive erano la grande capacità e il grande attaccamento dei dipendenti, impiegati ed operai, all'azienda, la gran voglia di fare, anche se l'opportunità veniva offerta dalla concorrente storica presente nella stessa città. Non correva molto buon sangue fra le due aziende, però l'avvento della Fiat in Lancia era vissuto come il salvagente dell'azienda.

La situazione mi lasciava poco tempo per sognare, quindi non mi venne immediatamente l'idea di sfruttare quanto di buono ancora, seppure a fatica, funzionava, cioè il reparto corse. Con mezzi ridotti, ma con grande capacità e volontà, questo reparto mandava in giro per l'Europa, raccogliendo numerosi allori, la versione sportiva della Fulvia, il famoso coupé temuto concorrente nei vari rally dell'epoca. Bisognava tener vivo il nome Lancia e capii che questa opportunità mi poteva arrivare continuando in questa specialità. I risultati alimentavano alternativamente speranze e delusioni, ma le prospettive erano sempre più pessimistiche, specie se rapportate a quanto stava facendo la concorrenza che metteva in campo vetture più moderne e motori sempre più potenti.

Così tutto il 1970 passò, tra un risultato soddisfacente e uno meno, ma ormai con la certezza che bisognava fare qualche cosa. Arrivammo così al Salone dell'auto di Torino, nell'autunno 1970, dove iniziò quella che posso definire una svolta per la partecipazione della Lancia alle corse.

Come in tutte le edizioni, i carrozzieri presentavano modelli che eccitavano la fantasia, le famose dream cars, ma che generalmente esaurivano la loro missione nell'arco di tempo della durata del salone. Al Salone di Torino del '70 Nuccio Bertone presentò la prima versione della vettura, a cui era stato dato un nome ermetico che significa tutto e nulla: Stratos. Era una macchina in cui bisognava stare sdraiati, ma ci ha acceso una scintilla: se fossimo riusciti a fare qualcosa, attirando l'attenzione visiva e ottenendo dei risultati, per noi sarebbe stato molto importante.

Su quella prima Stratos Bertone aveva montato il gruppo motopropulsore della Fulvia, il quale era evidentemente non adatto per quella vettura perché non abbastanza potente ecc. Nuccio Bertone era arrivato fino in Lancia con quella macchina, guidandola lui; abbiamo fatto fatica a tirarlo fuori, io ho fatto una fatica enorme a entrare. Mi sono entusiasmato e mi sono detto: questo signore che in definitiva fa carrozzerie e che vuol provare anche con un motore inadatto ci ha dato un'idea.

Mentre l'edizione originale veniva presentata nei successivi saloni e anche provata dalla stampa specializzata, prendeva forma un allestimento più consono alle esigenze pratiche. Bertone ha avuto un intuito formidabile passando da quella dream car alla carrozzeria della Stratos, con un'agilità mentale che ancora mi stupisce: lasciatemi dire che quella macchina è ancora moderna oggi.

La vettura era difficile, non tanto per la mancanza di potenza, quanto per la posizione di guida, completamente sdraiata e la ridottissima altezza da terra che costringevano il pilota a un impossibile esercizio di contorsionismo per raggiungere la sua posizione. Con Bertone raggiungemmo molto presto un accordo per creare una vettura più pratica.

Bertone aveva due vantaggi: anzitutto, aveva carrozzato la Lamborghini Miura, che aveva un motopropulsore centrale posteriore; inoltre, disponeva del gruppo motopropulsore Ferrari Dino, con il quale allestiva i coupé della Fiat Dino. Utilizzare il gruppo Ferrari Dino poteva essere un'idea per ottenere quello che volevamo, e Bertone la realizzò, creando il prototipo definitivo, cioè la Stratos definitiva. Ne parlai a Ferrari perché dovevamo avere quei gruppi motopropulsori; siccome la produzione dei coupé di Bertone e degli spider di Pininfarina che ne erano equipaggiati stava finendo, occorreva preservare delle attrezzature che si stavano esaurendo. Ferrari mi disse subito di sì, senza particolare entusiasmo, ma il fatto di venir pagato profumatamente lo portò senz'altro a decidere che la cosa poteva essere fatta. Bertone era il più entusiasta di tutti; aveva toccato il tasto giusto per muovere tutte le nostre sensibilità, quindi partimmo con quel primo prototipo.

Tutta la squadra Lancia si mise a lavorare intorno al progetto. Devo qui ricordare chi in quel momento ne faceva parte, chiedendo scusa se dimenticherò qualche nome, ma l'età è quella che è; può darsi che ci sia qualche obnubilamento. Cesare Fiorio era responsabile del reparto corse e ci diede tutte le precise indicazioni di quanto gli serviva per contrastare gli avversari. L'ing. Di Virgilio, una persona deliziosa e di una modestia incredibile, che aveva a suo tempo sostanzialmente partecipato al progetto della Lancia D 50, che poi era stata ceduta a Ferrari come Formula 1. L'ing. Camuffo, che era il direttore tecnico. Gianni Tonti, responsabile tecnico del reparto corsa. Claudio Maglioli, che fu il primo collaudatore della Stratos, e Sandro Munari che poi ha portato questa vettura alle vittorie in tutto il mondo.

Oltre a questo nucleo centrale non posso dimenticare l'ing. Dallara, che pure ha collaborato alla messa a punto della vettura, e il povero Mike Parkes, che dalla Ferrari veniva spesso da noi e che perse la vita in uno dei trasferimenti da Maranello a Torino.

Da questa collaborazione, da questo interessamento generale è venuta fuori una macchina eccezionale. Eccezionale per il breve tempo impiegato per farla nascere e andare su strada.

Partiamo dal novembre '70, quando fu presentato il prototipo con gruppo motopropulsore Lancia Fulvia. Lo possiamo chiamare Prototipo Zero, la macchina che evidentemente non poteva essere sfruttata per le cose che a noi servivano. Un anno dopo, nel novembre del '71, Bertone presenta al salone di Torino la Stratos con il motore Ferrari Dino 6 cilindri, con cilindrata di 2400 cc. La presenta come veicolo statico, perché non era stata ancora provata; però il 26 febbraio del '72, alla guida di Claudio Maglioli, la Stratos compie i primi giri sulla pista Lancia di Chivasso.

La presentazione è stata molto interessante, però si evidenziarono subito alcune anomalie alle sospensioni posteriori che poi anche Munari riscontrò durante la prima corsa che disputò con la Stratos, il Tour de Corse, dove dovette ritirarsi alla prima tappa.

Tutto il '72, da marzo a novembre, servì alla messa a punto della vettura. Il 4 novembre del '72, a un anno esatto dalla presentazione del prototipo statico al Salone di Torino, essa disputò il Tour de Corse alla guida di Sandro Munari. Non fu un esordio molto fortunato, perché ancora si evidenziarono anomalie alle sospensioni posteriori, ma in quella data iniziò la vita sportiva della Stratos. Leggo ora i passaggi principali di un articolo di Piero Casucci, che narra la storia della Stratos. Casucci scrive: "Dopo la fase sperimentale e promozionale, la première della Stratos avvenne al Tour de Corse del 1972, ma non fu salutata da molti applausi; non terminò la corsa per inconvenienti alle sospensioni.

La Stratos rispondeva pienamente ai desideri di tutti, progettisti, piloti, navigatori e meccanici, ma all'inizio si rivelò una macchina complessa e capricciosa, perché difficile da regolare e controllare. Su terra, lamenta Munari, era più o meno accettabile e ci si rendeva agevolmente conto dei suoi limiti, ma sull'asfalto diventava molto impegnativa perché cambiava continuamente il modo in cui si inseriva in curva: era un po' sottosterzante, un po' sovrasterzante e fummo colti dallo sconforto. Pensammo che non l'avremmo domata mai". Invece l'abbiamo domata. Comunque, al traguardo al Tour de Corse, quando Sandro scese dalla macchina, dalla sua faccia capii che eravamo in serie, serie difficoltà, però non abbiamo mollato, siamo andati avanti.

Al rally della Costa del Sol del 9 dicembre dello stesso anno, seconda uscita ufficiale della Stratos. Munari e Mannucci lamentarono la stessa anomalia. L'anomalia era preoccupante, perché derivava dalla soluzione adottata per le sospensioni che, come richiesto da Fiorio, dovevano permettere di cambiare l'altezza da terra della vettura secondo i tipi di percorso.

Finalmente riuscimmo a capire di cosa si trattava e risolvemmo il problema con l'intervento di Camuffo e della sua squadra. Il punto debole era che, per risparmiare sui costi, i fusi a snodo erano stati costruiti in lamiera stampata: si deformavano e altrettanto accadeva per gli attacchi dei bracci inferiori della sospensione posteriore. La gomma *Le boccole in gomma degli attacchi dei bracci*, troppo flessibile, facevano variare la convergenza delle ruote e la vettura serpeggiava. Ben presto questi difetti furono eliminati, ma ci volle un bel po' di tempo a capire da che cosa fossero generati.

Gli studi relativi al telaio furono dapprima condotti con l'ausilio dell'ing. Francesco Di Virgilio; temporaneamente dirottato dalla produzione al reparto corse, poi sostituito da Francesco Faleo, specialista della materia. Quando si passò ai disegni costruttivi, in un primo tempo si pensò di impiegare sospensioni a parallelogrammi sovrapposti sulle quattro ruote. Fu la definitiva adozione del motore Dino a far cambiare le cose: l'impossibilità, anche in questo caso per non superare il budget previsto, di collocare quel motore longitudinalmente, come si sarebbe voluto, determinò il ricorso, per le sospensioni posteriori, a triangoli trasversali invertiti inferiori e montanti telescopici.

La macchina, con tutte le sue traversie e con la collaborazione di piloti e meccanici del reparto corsa, fu messa a punto, tanto che nel 1973 Munari e Mannucci colsero la prima vittoria della Stratos al Rally Firestone. Un risultato ancor più brillante fu ottenuto alla Targa Florio, dove la Stratos si classificò seconda assoluta. Quello fu l'ultimo anno in cui la Targa venne disputata come prova di velocità pura, valevole per il Campionato Mondiale Marche.

Avversari della Stratos, sul circuito delle Madonie, erano Merzario e Vaccarella e Ickx e Redman con la Ferrari 312P, Stommelen e De Adamich, Regazzoni e Facetti con l'Alfa Romeo 33 TT12, Müller e van Lennep, e Kinnunen e Haldi con la Porsche Carrera RS e numerosi altri piloti e vetture di primissimo rango. A guidare l'unica Stratos in gara furono Sandro Munari e Jean-Claude Andruet. In prova Munari ed Andruet ottennero un tempo sul giro di oltre 4 minuti superiore a quello di Merzario. Era un'indicazione della diversa natura delle due vetture, cilindrata a parte; la Ferrari, una sport prototipo pura, la Stratos, una gran turismo, sia pure non ancora omologata come tale.

Quel giorno fu Sandro Munari a far la parte del leone, non già perché il suo eccellente compagno non meritasse la massima fiducia, ma per la diversa taglia fisica dei due. Si ruppero infatti gli attacchi di fissaggio del sedile del guidatore e fu necessario ancorarlo nella posizione di massima estensione. Andruet era piccolo e Munari alto, quindi è toccato a lui fare tutta la corsa. Munari guidò per nove degli undici giri, cioè per 648 Km su 792.

Al traguardo la Stratos arrivò con poco più di sei minuti di ritardo sulla Porsche di Müller e Van Lennep, ma con oltre 12 minuti di vantaggio sull'altra Porsche, quella di Kinnunen e Haldi. In quell'occasione la Stratos salvò l'onore dello sport italiano, perché né le Ferrari 312P, né le Alfa 33 TT12 terminarono la gara.

Nel '74 la Stratos dominò in modo incontrastato il Campionato Mondiale Rally, risultato che si ripeté nel '75 e nel '76. Qui mi fermo, malgrado i successi siano continuati anche dopo, perché nel gennaio del '76 lasciai la Lancia. Per il seguito non ho più elementi per continuare una esposizione di cose conosciute in prima persona.

Fin qui la storia, che può ingenerare la sensazione di un'avventura straordinaria vissuta senza particolari ostacoli e con molta fortuna. Non è così, la vita della Stratos è stata travagliatissima e qui forse per la prima volta ne rivelo i segreti.

La Stratos è nata per essere un prototipo, con caratteristiche che permettessero di ben figurare nelle competizioni alle quali era ammessa, per tener vivo il nome Lancia nel periodo più difficile della vita dell'azienda. Mi fu lasciata carta bianca fino a quando la Federazione Internazionale non decise che la partecipazione ai rally sarebbe stata riservata alle vetture gran turismo individuate nel gruppo 4. Ciò

significava che la produzione doveva essere di almeno 500 esemplari identici e qui mi trovai davanti a un baratro.

Noi avevamo l'idea di fare sette, otto, dieci macchine per correre, ma non avremmo più potuto partecipare ai rally per noi interessanti. L'impegno era troppo grande, insostenibile con le sole forze della Lancia, anche perché nel frattempo si evidenziava una certa maretta nella concorrenza di casa. Voi sapete che in quel periodo Lancia arrivava prima e Fiat arrivava seconda. La cosa non era gradita, quindi ... Anche perché loro pagavano! Insomma, hanno fatto di tutto perché ci ritirassimo. Io sono stato fatto oggetto di pressioni per abbandonare il progetto, ma ho tenuto duro, anche perché speravo che si capisse che in definitiva questo serviva al bene della Lancia e non al male della Fiat.

La produzione di 500 esemplari era un impegno che non potevo garantire con le sole forze della Lancia, anche perché nel frattempo si evidenziava la maretta con vari ostacoli ufficiali e non ufficiali. Mi furono fatte pressioni perché abbandonassi il programma e incoccai in ostacoli che apparivano insormontabili. Il primo venne proprio da Ferrari. Il vecchio amico mi chiama e io vado da lui per dirgli: "Mi dia i 500 motori" e lui mi dice: "No, non so, non posso ...". "Ma perché?". "Ma no, lascia perdere".

Ho capito che aveva avuto delle pressioni; mi spiaceva perché all'inizio mi aveva aiutato e incoraggiato a fare questa cosa. Mi disse: "Sai, stiamo finendo la fornitura di questi gruppi per gli spider e i coupé sia di Pininfarina che di Bertone, c'è uno scambio di attrezzature; le attrezzature vengono smontate dalle macchine ..." Insomma, cercava di trovare una scusa dovuta alle difficoltà di officina.

Noi così vedevamo sfumare i nostri sogni perché non vedevamo alternative a quel gruppo motopropulsore; né Lancia, né Fiat avevano nulla di adatto, ci sentivamo proprio in crisi.

Nuccio Bertone mi incoraggiò a non demordere; gli devo molto, perché mi garantì che con entusiasmo lui avrebbe potuto assolvere l'impegno delle 500 vetture. Era già qualcosa, ma mancava il cuore. Mi rivolsi ancora a Enzo Ferrari, che mi fece capire che non ce la faceva. Allora chiesi di parlare con il capo in testa, l'avv. Agnelli, che mi aveva tirato più volte in ballo per il matrimonio Fiat-Ferrari, e mi aveva dato l'impressione che le competizioni lo solleticassero.

Andai da lui il 7 novembre del '72, l'ho scritto nei miei appunti; gli raccontai le peripezie del nostro programma, lamentando che le disposizioni negative privassero la Lancia di una grossa possibilità, di un ritorno pubblicitario che ritenevamo favorevole. Dissi che non capivo perché mi venisse negata la possibilità di utilizzare il motore Ferrari, che fin dal settembre '69 era venuta a far parte della Fiat, e lo pregai di autorizzarmi, se fosse stata confermata la disposizione negativa, ad arrangiarmi in modo diverso.

Ci fu un moto di meraviglia dell'avvocato, che chiese: "Cosa vuol dire arrangiarmi?" Mi fu difficile spiegarlo, perché ci trovavamo in un momento assai poco propizio. In quel periodo la Lancia, per accordi Fiat-Citroen, stava studiando una vettura due litri in collaborazione con Citroen, che avrebbe dovuto fornire il famoso impianto centralizzato oleodinamico che utilizzava nelle sue vetture. I colloqui erano sempre molto difficili perché tutti e due, Fiat e Citroen, erano convinti di essere i più bravi, quindi noi che eravamo in mezzo facevamo la figura del salame! Però c'erano questi accordi ... Siamo andati con Camuffo a Parigi a provare queste macchine, ma la trattativa era difficile e avevamo la netta sensazione che non sarebbe andata in porto.

La Citroen aveva da poco acquistato la Maserati, che aveva la Merak, con un gruppo motopropulsore di 3000 centimetri cubi. Dissi all'avvocato: "Questo motore può essere montato sulla Stratos". Appena l'ebbi detto pensai che alla fine della mia esposizione sarei stato invitato a lasciare non solo l'ufficio, ma anche la Lancia e che dentro di sé l'avvocato pensasse: "Questo qui è matto!" In effetti pochi giorni dopo, alla fine di novembre del '72, la rottura delle trattative Fiat-Citroen venne ufficializzata.

I miei timori si rivelarono infondati: l'avvocato stette a sentirmi, pensavo che mi avrebbe mandato via e invece dopo un po' disse: "Lei ci provi". Lui sapeva che ormai le cose stavano andando male, quindi quel "Ci provi", era come dire: levati la soddisfazione, tanto non potrai farne niente. Invece io lo presi subito in parola: andai subito a Modena per incontrare l'ing. Malleret, responsabile della Citroen-Maserati, per parlargli del nostro desiderio di avere il loro gruppo motopropulsore. Lo trovai molto interessato, ma mi disse: "Bisogna che chieda ai miei capi se sono d'accordo".

Si era verso la fine di novembre. Il 29 o il 30 di novembre venne ufficializzata la rottura dei rapporti tra Citroen e Fiat. Il che ci ha rimesso di nuovo con le gomme a terra proprio quando avevamo trovato qualcosa ... Inaspettatamente, però, dopo qualche giorno, verso la fine di dicembre, l'ing. Malleret si rifece vivo e mi disse: "I miei sarebbero d'accordo, però vorrebbero che la richiesta venisse fatta dall'avv. Agnelli."

Non fu una mossa molto abile L'avvocato, che ha il suo carattere, quando gli dissi questo credevo che per la seconda volta mi invitasse a uscire, invece la prese bene, e affermò: "Ma sì, sono dei cretini!"

Morale: tutto fermo. La Maserati tuttavia dopo qualche giorno disse: "Siamo disponibili a darvi non solo il Maserati Merak 6 cilindri 3000 cc., ma vi proponiamo in alternativa anche un motore più potente, il 4200, montato sulla Quattroporte, per eventuali altre vostre necessità. La cosa ci apparve molto strana, comunque ai primi di gennaio del '73 ebbi un nuovo colloquio con Malleret a Milano per vedere fossero le procedure possibili per avere i motori.

La notizia di questo incontro arrivò come una bomba in casa Ferrari. Ferrari sapeva sempre tutto quello che succedeva in casa di "quelli là", come li chiamava, quelli della Maserati.

Mi chiamò e disse: "Ti dò i motori." Rispondo: "Scusi; ma sto procedendo diversamente."

"No, ma no, scherzavamo". Morale, da quel momento l'atteggiamento Fiat cambiò, molto per l'intervento dell'avvocato, evidentemente, ma anche per quello di Ferrari: tutti gli ostacoli furono superati e in breve avemmo l'assicurazione di ottenere 500 motopropulsori.

Credo che questa storia segreta venga qui narrata per la prima volta; non penso di aver pestato i piedi a nessuno, ma alla mia età si possono anche pestare i piedi! La verità è che avremmo montato i motori Maserati se la Fiat non avesse smesso il suo atteggiamento negativo.

Non so se poi la macchina avrebbe avuto lo stesso successo, ma il fatto che le vittorie della Stratos siano state legate al motore Ferrari Dino in definitiva ricambiava ciò che a suo tempo era stato fatto dalla Lancia per la Ferrari, quando le cedette le macchine di Formula 1 e Ferrari tornò a vincere.

Superate le difficoltà, cominciammo a darci da fare per l'omologazione della Stratos nel Gruppo 4 della categoria Gran Turismo, che ci venne concessa il primo ottobre 1974. I responsabili dei controlli mostrarono grande pignoleria: vollero vedere tutte le macchine. A Chivasso avevamo allestito un capannone apposta per montare la vettura: finalmente venne contato il cinquecentesimo esemplare, e ci arrivò tutta la documentazione dell'ammissione alle vetture Gran Turismo del Gruppo 4.

Di qui iniziò la storia dei risultati sportivi. La Stratos dimostrò un'innegabile superiorità per tutto il '74, il '75 e il '76. Nel '76 lasciai la Lancia, ma la Lancia continuò a vincere con la Stratos, anche se con pressioni sempre più forti da parte di Fiat per cedere il campo, tanto che a un certo momento la Stratos venne accantonata, per lasciare il campo alla Delta, che era considerata "più Fiat".

A mio parere la Stratos ancora oggi ha qualche cosa da dire, perlomeno dal punto di vista estetico. Abbiamo qui Mr. Robinson, Responsabile del Centro Studi Lancia, il quale approva e lo ringrazio. So che è un innamorato della Stratos; dall'America è capitato alla Lancia, forse proprio grazie alla Stratos!

Mi ha fatto piacere aver avuto oggi l'occasione di narrare la vera storia della Stratos, che ci tenevo che fosse portata ai suoi termini reali: E' una vettura nata malgrado tutto.

Sandro, vuoi dire qualcosa tu?

*SANDRO MUNARI*

Grazie e buongiorno a tutti. L'ing. Gobbato ha fatto un'esposizione brillantissima e interessantissima. Checché ne dica dell'età, è



pimpantissimo come sempre e mi fa piacere vederlo in forma dopo tanto tempo dal nostro ultimo incontro.

La Stratos è nata con il contributo di tutte le persone che l'ing. Gobbato ha citato prima: tutti hanno fatto la loro parte, i meccanici, i tecnici, i piloti, i navigatori, nonché le "alte sfere", tra le quali abbiamo sentito come sono andate le cose. La Stratos ha rivoluzionato un po' l'ambiente rallistico; essa è nata grazie a Nuccio Bertone, che ricordo con grande piacere.

La "rivoluzione" portata dalla Stratos è stata innanzitutto tecnica: fino all'inizio degli anni '70, le vetture che venivano adoperate per correre nei rally di solito provenivano dalla produzione di serie. Venivano un po' arrangiate, irrobustite in qualche parte, poi si andava a correre.

La Fulvia ne è stata un esempio: una vettura eccezionale, pur non essendo nata per le competizioni. Non offriva grandi opportunità di interventi tecnici: aveva una balestra anteriore trasversale, un assale posteriore rigido, quindi c'era pochissimo da modificare, tranne gli ammortizzatori e le molle, o l'aggiunta di una balestra quando si doveva alzarla, per avere una vettura preparata per correre in terreni più accidentati, come quello del Safari e gare simili.

La Stratos è stata invece concepita per le competizioni, con sospensioni indipendenti, posteriormente con un sistema McPherson, e, per la prima volta nei rally, con uno studio di aerodinamica, di cui fino a quel momento non si era mai parlato. Richiedeva una certa assistenza e controlli, ma si adattava benissimo a qualsiasi situazione e condizione stradale. Secondo me, e l'ha dimostrato anche con le sue vittorie, è stata la macchina più polivalente, perché ha corso in tutte le condizioni e ha vinto in tutte le condizioni, tranne il Safari ... Adesso qualcuno arriverà e dirà: "Tranne il Safari" ... Bene, voglio togliermi subito il dente, parliamo subito di quello.

La Stratos è nata con caratteristiche prevalentemente stradali, più consone a strade asfaltate: le sospensioni avevano uno scuotimento non molto ampio, quindi in situazioni un po' particolari come gli sterrati, soprattutto quelli di una volta, ci si doveva aspettare che potesse avere dei problemi. Il primo Safari l'abbiamo fatto nel '75; la vettura era ancora con motore a due valvole e mi ricordo che io insistetti per andare a fare il Safari. Ero stato un po' bersagliato dalla stampa in maniera pesante e tutta l'organizzazione, il reparto corse Lancia e anche i vertici erano stati criticati perché si andava a correre una gara con una vettura che si diceva non sarebbe stata sicuramente all'altezza.

Devo dire che pur non avendo vinto il Safari con la Stratos sono ancora contento di averlo disputato e convinto che la Stratos avrebbe potuto vincerlo, che non c'era niente che potesse precludere la possibilità della vettura, che era veramente eccezionale. Ho passato notti e giorni a lavorare assieme a tutti i tecnici, soprattutto all'inizio, l'ha ricordato anche l'ing. Gobbato, quando c'era il problema del serpeggiamento della

vettura. Non era facile venirne a capo, perché pur trasmettendo ai tecnici le mie sensazioni di guida, non si riusciva a individuare l'origine del problema. In quei momenti ero anch'io sconcertato e ho preso diverse paure, soprattutto sul dritto, quando si andava anche forte.

Allora per la messa a punto della macchina erano fondamentali le indicazioni del pilota; ovviamente erano sensazioni, mentre oggi esistono tecnologie che consentono di sopperire alle informazioni date dal pilota, come la telemetria. Tutto si basava sul rapporto tecnico-pilota e sulle sensazioni del pilota.

Nelle prime fasi di sviluppo della Stratos, dicevo, era come se la macchina fosse tagliata a metà, come se a metà ci fosse una cerniera, la metà anteriore fa una cosa e quella posteriore ne fa un'altra. Non si riusciva a capire da dove derivasse questo comportamento: perché? Quando partivamo la macchina era a posto, staticamente le geometrie erano a posto, ma appena in moto faceva un po' quello che voleva lei, una volta sottosterzante, un po' sovrasterzante, era incontrollabile. Sullo sterrato andava bene e da qui abbiamo cominciato a capire: era una questione di attriti.

Con le gomme strette sullo sterrato l'attrito ovviamente è minore, quindi lo sforzo che faceva la sospensione, che poi finalmente abbiamo individuato, era minore, quindi le geometrie restavano quelle impostate da fermo. Mentre sull'asfalto con le gomme larghe l'aderenza al suolo aumentava, il portamozzo fletteva creando una torsione sulle sospensioni posteriori e tutto l'assetto veniva alterato.

L'analisi del diverso comportamento sullo sterrato e sull'asfalto ha quindi consentito di capire e risolvere il problema: è stato cambiato il portamozzo, che da scatolato è diventato una fusione. Da allora la Stratos è decollata e ha cominciato a vincere su tutti i terreni, dalla Svezia, con Waldegaard, al Portogallo. Abbiamo cominciato a vincere ovunque e quando abbiamo detto: "Andiamo a fare il Safari perché possiamo vincerlo" siamo partiti con due macchine, facendo tuttavia pochissime prove.

Adesso siete abituati a vedere le squadre corse che si muovono in maniera simile a quelle di Formula 1: elicotteri, macchine, mezzi, meccanici e tutto quanto. Una volta avevamo dei budget molto più ristretti e di solito si andava a fare le gare oltre oceano affittando delle macchine sul posto, facendo un po' di ricognizione. Solo la prima volta che siamo andati con la Stratos abbiamo portato il muletto per vedere almeno cosa succedeva e cosa c'era da fare. Ma non facemmo tutto il percorso, solo dei test abbastanza limitati.

La vettura che abbiamo utilizzato per le prove, oltre a quella di Waldegaard e alla mia, era stata poi prestata a un pilota locale figlio di Vic Preston. Era un po' uno scambio merci perché noi avevamo utilizzato tutta la loro base logistica, cioè il garage e altro, abbiamo detto: "Diamo una contropartita". Siccome il figlio di Preston correva soltanto in Kenia,

non era un pilota professionista, gli abbiamo dato il muletto utilizzato per le prove.

Allora, si era nel '75, al Safari partivano settanta o ottanta vetture; le strade non erano quelle di adesso e la lunghezza della gara neppure! Adesso sono 1800-2000 chilometri e in più non si corre di notte; le macchine allora dovevano avere l'impianto elettrico in grado di sopportare molte sollecitazioni e a volte nascevano grandi problemi all'alternatore, soprattutto quando si dovevano usare gli strumenti necessari a vedere bene, il tergicristallo, i fari supplementari, ... di notte venivano fuori tantissimi problemi.

La vettura doveva essere molto più completa, come doveva essere completo un pilota che doveva stare dei giorni in macchina, si correva di giorno e di notte. La lunghezza del Safari all'epoca era, mi pare, di circa 6000 chilometri, quindi terminare la gara era un grande merito. Voglio sottolineare che se la Stratos partecipasse oggi al Safari, secondo me potrebbe ancora dire la sua, tanto più se avesse le quattro ruote motrici!

Nel '75 giunsero al traguardo 11 vetture: io arrivai secondo, Waldegaard terzo e Vic Preston undicesimo: tre Stratos partite, tre Stratos arrivate. Preston non aveva mai guidata la vettura prima, non era un pilota professionista, prese la macchina in mano appena prima di partire. I giornali scrissero: "La Lancia con Munari perde il Safari!" Questa fu la conclusione e la soddisfazione che mi diede la stampa! Devo però riconoscere che eravamo talmente forti dappertutto, che quando si arrivava secondi si era perso il Safari!

Ora vi racconto cosa mi accadde in quel Safari. Durante la gara avevo avuto un incidente, uno scontro con un altro concorrente, senza particolari conseguenze. A 500 Km dall'arrivo ero in testa. 500 Km sembrano tanti, ma su 6000 sono una distanza abbastanza accettabile, per cui l'obiettivo era consolidare il risultato conseguito fino a quel momento.

Fino a quel momento più che altro avevamo avuto problemi di gomme, che erano Pirelli. Quest'anno la Pirelli ha appena vinto il Safari in maniera schiacciante sulla concorrenza, però allora avevamo dei problemi. Può capitare che si fori una gomma, soprattutto in quei terreni, quindi non ne faccio una colpa alla Pirelli. Probabilmente non era stato sviluppato bene il pneumatico per quel tipo di vettura e in quelle condizioni, con la velocità, le sbandate laterali, le pietre: i fianchi non erano abbastanza robusti. La sfortuna fu che a 50 Km dalla fine della tappa forammo tre gomme in successione: avevamo due gomme di scorta, di più non ne potevamo portare, una era addirittura sul tetto, una al suo posto anteriormente. Quando abbiamo forato la terza gomma avevamo 56 minuti di vantaggio sul secondo in classifica ed eravamo, come dico, a 50 Km dalla fine della tappa dove c'era l'assistenza.

Noi eravamo molto meglio organizzati dei concorrenti, eravamo collegati via radio con un aereo con la radio per poter comunicare con le

assistenze; era l'unica maniera, con quelle distanze. Quando cercammo di metterci in contatto con l'assistenza, non rispose nessuno: "Come? Non c'è nessuno?" Non c'è nessuno. A bordo dell'aereo c'era Fiorio; anche loro si alternavano, perché era pesantissimo, si correva per cinque giorni, giorno e notte, si dormiva una volta a metà gara. Anche gli addetti all'assistenza si alternavano nell'aereo perché dovevano stare otto ore a girare sempre sopra la testa di noi che ci affannavamo con i nostri problemi e con tutte le cose che c'era da seguire. Bisognava stare attenti perché il Safari si corre su strade libere, non ci sono prove speciali come si è abituati adesso, con il percorso chiuso al traffico, tutti potevano partecipare alla competizione!

Non avendo risposta, cosa facciamo? Niente, andiamo avanti così: eravamo in mezzo al bush, sullo sterrato. Avevo un navigatore locale, Lofty Drews, molto bravo anche dal punto di vista meccanico. I locali erano abituati a risolvere problemi di tutti i generi perché per loro era normale restare a piedi nella savana, quindi dovevano sempre sapersi districare. Siccome l'ultima gomma bucata era posteriore, ci siamo detti: "Beh, montiamo dietro la ruota anteriore, fino a raggiungere la strada Nazionale."

Per alleggerire l'avantreno Lofty si sedette dietro, in modo da far alzare la ruota anteriore destra. Finalmente arrivammo alla Nazionale, che non era comunque molto frequentata; erano già le cinque di sera, non è che passassero duemila macchine al minuto! Dopo molti sforzi Lofty riuscì a fare l'autostop, perdendo anche lì del tempo, per raggiungere l'assistenza, che distava ancora 14 Km: io intanto andavo avanti piano piano. Finalmente arrivò l'assistenza che cambiò la gomma. Non sapevamo perché non si potesse parlare con l'aereo, comunque cambiarono la gomma, arrivammo al controllo e alla fine perdemmo per 22 minuti una gara sicuramente vinta.

C'è ancora da spiegare come mai non ci fosse l'aereo. Siccome si avvicinava l'imbrunire, dovevano scendere, in quanto l'aereo era un bimotore che non poteva atterrare nei vari strip che si trovavano qua e là, utilizzabili normalmente dai monomotori; erano scesi a Nairobi prima che facesse buio. Quindi la Stratos, secondo me, era in grado di vincere anche gare come il Safari.

Ora vorrei che prendessero la parola persone che hanno partecipato alla messa a punto della Stratos, soprattutto Gianni Tonti che, come responsabile del reparto corse, preparava i motori secondo le nostre richieste. Ogni gara richiedeva una ben precisa messa a punto, in funzione del suo tracciato, soprattutto riguardo alla distribuzione della potenza ai diversi regimi. Di solito io chiedevo di avere un motore con la coppia molto bassa. Non sempre sono stato accontentato, come al Safari del '72, con la Fulvia, che abbiamo perso proprio per questo motivo. Anche questo lo dovevo dire; la mancanza di coppia bassa, nel '72!

*GIANNI TONTI*

E proprio nel '72 abbiamo vinto a Montecarlo, con la Fulvia!

*MUNARI*

Appunto, e qui vorrei che venisse sottolineata l'importanza delle corse, visto che adesso pensano che siano superflue. La produzione della Fulvia era destinata - lei lo può confermare - a cessare nel '72. Con la vittoria di Montecarlo per quanti anni è stata prodotta ancora la macchina?

*GOBBATO*

Altri quattro anni.

*TONTI*

Poi noi abbiamo fatto delle elaborazioni sul motore: il quattro valvole, il motore sovralimentato; volevamo vincere delle corse, l'abbiamo lavorato molto!

*MUNARI*

Questo è un altro punto importante. Sentendo l'esigenza di fare delle gare su pista, come il Tour de France, che si correva su tutti i circuiti francesi - con la Stratos l'abbiamo vinto nel '74, la prima volta che partecipavamo a questa gara - si è cercato di sviluppare un motore con un po' più di cavalli. Prima di arrivare al quattro valvole, Gianni Tonti e Mike Parkes avevano cominciato a lavorare sul turbo, usando un KKK, che era però molto grande e dava problemi, non soltanto di affidabilità, che poi siamo riusciti a risolvere, ma soprattutto di turbo lag.

Guidare la vettura era difficile: in accelerazione, c'erano ritardi in risposta alla richiesta di potenza e, in rilascio, quando toglievi il piede dall'acceleratore la turbina continuava a girare, quindi bisognava frenare qualche centinaio di metri prima, oppure accelerare prima. Grazie alle capacità dei tecnici e quindi a Gianni Tonti, responsabile del reparto corse, e con le informazioni che noi piloti davamo sul comportamento del motore, siamo riusciti a capire che era necessario, se si voleva correre con il turbo, sdoppiare la turbina, cioè metterne due anziché una; così si aveva la stessa portata, ma con volumi e con peso inferiore, quindi con meno problemi.

Questo è stato fatto prima che iniziasse la moda del turbo in Formula 1, prima che la Renault, che ha introdotto in Formula 1 l'uso del turbo, adottasse appunto due turbine. Tutte queste informazioni sono state passate alla Ferrari, prima che loro cominciasse a utilizzare il turbo sulle loro macchine.

*SANDRO COLOMBO*

Sandro Munari per me oggi è stato una rivelazione: lo conoscevo come pilota, dove era abbastanza scarso di parole; sentirlo parlare così di fila per così tanto tempo, mi ha veramente sorpreso!

Prima di passare alle domande dò la parola al Dottor Panico, della Bertone, al quale chiedo di illustrarci le vicende relative al primo prototipo.

*BEPPE PANICO*

Vi racconto solo l'antefatto, cioè perché un certo giorno Nuccio Bertone decise di fare la Stratos prototipo. Era la fine degli anni Sessanta, Nuccio Bertone era roso dal fuoco sacro del motore centrale, aveva vissuto in prima persona l'esperienza della Lamborghini Mura, aveva cercato di convincere Lamborghini a fare anche il coupé Espada con un motore centrale - realizzando la Marzal, che qualcuno forse ricorda, con motore centrale - che poi non ebbe lo sviluppo desiderato da Bertone, ma con il motore anteriore tradizionale.

Bertone realizzò poi nel '68 l'Alfa Romeo Carabo. Nel '69 convinse, direi forzò Fiat a fare una macchina che Fiat non voleva avesse il motore centrale, la X1/9, presentata nel marzo del '69 a Ginevra. La X1/9 nasceva dall'esigenza Fiat di produrre uno spider derivato dalla 128. Bertone convinse quindi Fiat a realizzare una macchina difficile, di cui non c'erano esperienze in Fiat che giustificassero un approccio così problematico.

All'inizio del '70, dopo il Salone di Ginevra, Bertone pensava cosa fare per il Salone di Torino, a ottobre. L'acquisizione della Lancia da parte di Fiat era stata per lui un problema, una vicenda vissuta molto intensamente anche sul piano emotivo, perché Bertone con Lancia aveva avuto enormi rapporti già legati a suo padre. Comunque, per farla breve, decise di fare qualcosa per sostenere la Lancia in un momento non certo facile. Egli era stato colpito anche da esperienze rallyistiche vissute in prima persona, sia pure in modo marginale.

Bertone in quegli anni aveva dedicato un paio di veicoli al rally di Montecarlo, veicoli strani, si chiamavano Racer, che comunque gli consentirono di approfondire meglio le problematiche dei rally, di vedere che ormai le Fulvia, che avevano dominato la scena rallyistica, erano un po' superate da altre vetture con motore posteriore, come le Alpine Renault e altre. Bertone quindi si chiedeva se anche Lancia, avendo una vettura a motore centrale, non potesse fare qualcosa di diverso, di più.

Da questo pensiero nacque l'idea di fare una vettura Lancia con motore centrale, ma quale? Bertone pensò alla Fulvia, che era tutto meno che l'ideale per fare una vettura a motore centrale; per di più allora i problemi Bertone con i costruttori, vuoi Fiat, vuoi Lancia, erano tali per cui se avesse chiesto di fare qualcosa su Lancia, avrebbe sicuramente avuto un diniego assoluto che avrebbe stoppato qualunque progetto. Quindi decise di agire in modo autonomo e indipendente. Comprò una Fulvia 1,6 HF usata, targata Alessandria, di colore rosso, la portò in carrozzeria e si cominciò a lavorare su quel progetto, nel maggio del '70.

Al Salone di Torino del '70, a ottobre, venne presentata la prima Stratos, che l'Ing. Gobbato ha definito prototipo Zero, con motore Fulvia, ma non

funzionante. Si arrivò come sempre all'ultimo momento: poche ore prima dell'apertura del Salone la vettura giunse allo stand, nel terzo padiglione a Torino Esposizioni. L'oggetto colpì soprattutto per l'audacia delle forme, "una delle solite follie di questi carrozzieri che fanno strane cose, scese non si bene da dove". L'attenzione per la vettura in sé fu scarsissima, venne considerata solo un oggetto stravagante. L'iniziativa di Bertone passò così totalmente inosservata.

Subito dopo Torino ci fu un'impennata d'orgoglio di Bertone, che voleva che le sue auto non fossero sculture, ma automobili, anche i prototipi, con tutti i loro limiti. Quindi si meccanizzò la vettura, la si rese funzionale e si cominciarono delle prime prove stradali. Il corso Allamano allora era ancora in costruzione, ma pressoché finito, non era ancora libera la circolazione. Ricordo che lo usavamo come pista, non tanto di prova, quanto per i giornalisti, per portarli lì e fare due o tre giri, per la classica strisciata fotografica. Tra i primi a provarla ci fu Ferruccio Bernabò e altri che seguirono; poi la portai, io di persona, a Milano a Giancarlo Madaro, suscitando un putiferio in Piazza del Duomo: si bloccò il traffico. Poi si presentò la vettura al Salone di Bruxelles, nel gennaio del '71.

Avemmo l'idea, con un giornalista belga, un certo Philippe de Barys, di usare la vettura in Bruxelles prima che iniziasse il Salone. Ricordo che quel mattino nevicava, partimmo per andare alla Grande Place a fare delle foto. Fu un'impresa decisamente interessante e anche suggestiva sul piano fotografico.

Tutto questo lavoro ebbe come risultato moltissimi servizi in riviste dedicati al prototipo, che era passato inosservato al Salone di Torino. In Lancia questo suscitò interesse, tant'è che un giorno di febbraio l'Ing. Gobbato telefonò a Nuccio Bertone dicendogli: "Vedo che parlano di questa Stratos; non è che io la conosca così bene, vuol portarmela a vedere?" Ricordo il 17 febbraio del '71, ce l'ho scritta anch'io la data.

Partimmo da Grugliasco: era una giornata molto grigia, non piovosa ma grigia, con un po' di nebbiolina e andammo alla squadra corse Lancia. Guidava Nuccio Bertone e ci fu un episodio curioso: arrivati in Via San Paolo, all'ingresso della squadra corse Lancia, c'era, come in tutte le fabbriche, la guardiola con la barriera. La Stratos è alta 84 cm, la barriera, 96. Eravamo fermi alla barriera, il rumore della Stratos era assordante e richiamò dalla squadra corse Lancia, l'Ing. Gobbato, Cesare Fiorio, Tonti e parecchi altri. Nuccio Bertone disse: "Prima che alzino la barriera, proviamo a passare". Accelerò; passò sotto la barriera e poi si aprì il portello di questa specie di astronave strana e l'Ing. Gobbato ci aiutò ad uscire.

Di lì nacque la Stratos. Al Salone di Torino del '71 venne presentato il prototipo definitivo, che già incuriosiva i media internazionali. All'epoca c'era una rivista famosa, Epoca, il cui fotografo, Gianni Lotti, la notte precedente l'apertura del Salone realizzò una bella foto di questo prototipo della Stratos, non ancora verniciato; non era ancora color

arancio, ma bianco, con accanto i tre moschettieri, Sandro Munari, Balestrieri e Barbasio.

### *TONTI*

I soldi sono stati il problema maggiore che abbiamo avuto con la Stratos. Torniamo al difetto delle sospensioni che ha creato tante difficoltà. Quando ottenemmo il grande risultato alla Targa Florio del '73, di cui si è già parlato, quel problema non c'era, perché la vettura era un prototipo e di conseguenza il fuso a snodo era stato costruito, in quattro esemplari, con una tecnica molto più avanzata e corsaiola che per la vettura di serie. Nei rally invece dovevamo per regolamento utilizzare parti di serie; il fuso era in lamiera stampata, per non superare i 13 milioni di costo, il limite che non dovevamo oltrepassare.

Il problema dei costi è emerso anche al Safari, che abbiamo perso perché avevamo finito le pinze dei freni. Oggigiorno per preparare il Safari si va giù un anno prima, per provarlo; noi andavamo giù quindici giorni prima. Era stato un anno completamente asciutto, ma appena dopo la partenza, iniziò a diluviare. Il fango si raccoglieva all'interno del cerchio e creava in pochissimi chilometri, 300 o 400, uno spessore tale che il cerchio faceva da mola e limava la pinza dei freni. A forza di limare la pinza dei freni si arrivava sull'olio, lo si perdeva e dovevamo cambiare la pinza dei freni. Ci siamo ritirati con le macchine quando abbiamo finito le pinze dei freni! Avevamo poco materiale di scorta per fare il Safari.

L'altro problema era che nei rally, ancora adesso, alla partenza vengono punzonati il motore e la scocca, i due pezzi che non si possono cambiare. Tutto il resto si può cambiare. Noi, avendo il gruppo motopropulsore Ferrari, a motore trasversale, con cambio e differenziale integrati nel motore, quando si rompeva il cambio non lo potevamo sostituire, perché era parte integrante del motore. Tutte le volte che avevamo un guasto al cambio, la vettura si ritirava. Era un forte handicap, perché nei rally si vince non solo con le prestazioni, ma anche con gli interventi delle squadre di assistenza che possono sostituire le parti in varia.

Munari ha ricordato l'insegnamento che abbiamo tratto dalla Stratos, sviluppando il primo motore turbo da competizione in Italia; prima a due valvole, poi a quattro. Il due valvole aveva problemi dovuti al fatto che allora non erano ancora disponibili i dispositivi waste-gate, che si aprono quando si supera una determinata pressione dei gas di scarico. Avevamo una semplice valvola pop-off sull'aspirazione, che si apriva quando si superava la pressione imposta, come in una pentola a pressione: non si riusciva ancora a costruire una valvola capace di resistere a gas di scarico a mille gradi.

Montavamo i carburatori, alimentati con una pressione di un bar e mezzo. Avevamo dovuto trovare il modo di ottenere la tenuta dei carburatori, che di norma lavorano a depressione, con la benzina viene



risucchiata verso l'interno. Invece noi, soffiando l'aria compressa, mettevamo i carburatori in condizione di avere le tenute in senso contrario; bisognava impedire che la benzina che uscisse da tutte le parti. Quindi, i problemi da risolvere sono stati numerosi.

Il motore turbo è stato utilizzato, sulla Stratos Silhouette, ha partecipato a quattro gare del Campionato Mondiale Marche di Endurance. Questa esperienza ha insegnato molto a noi del reparto corse e ci ha consentito, qualche anno dopo, di elaborare la Lancia Montecarlo turbo. Dopodiché Enzo Ferrari mi chiamò in Ferrari, perché con la Lancia Montecarlo turbo noi avevamo vinto per due anni consecutivi il Mondiale Marche contro una Porsche che aveva un motore 3000 cc. di cilindrata, mentre noi avevamo un 1400 turbo!

La Stratos ha permesso a tutti di crescere e di fare cose innovative. La Lancia Montecarlo Turbo, con 1400 cc., aveva la stessa potenza della Renault 1500 cc. di Formula 1. Inoltre, il motore di Formula 1 doveva resistere due ore; noi correvamo gare di sei ore o, come a Le Mans, di 24 ore.

#### *SANDRO COLOMBO*

Prima di passare alle domande, desidero ricordare che se Munari ha guidato a lungo nella Targa Florio ed è riuscito a portare a termine una gara prestigiosa, lo deve anche al fatto che l'anno prima l'avevamo allenato bene con le Ferrari!

#### *DOMANDA*

Come si guidava la Stratos?

#### *MUNARI*

La Stratos, una volta messa a punto, si guidava bene, ma tendeva a sovrasterzare, avendo un motore posteriore molto potente, ma pesantissimo, che metteva in crisi un po' tutta la regolazione dell'assetto. Il passo molto ridotto accentuava la tendenza al sovrasterzo; era volutamente fatta così, perché nei rally si cercava di avere scatto e maneggevolezza.

Nelle prove speciali veloci bisognava caricare un po' l'aerodinamica con l'alettone o adottare una diversa regolazione della geometria. Quindi la si guidava bene, ma bisognava averci la mano; per la tendenza al sovrasterzo, non si poteva andare in appoggio, come si faceva per esempio con la Fiat 131, comunque con vetture tradizionali, la Fulvia stessa. Era un vantaggio importante potere entrare in curva poggiandosi sul laterale, per aiutare la frenata e l'inserimento in curva.

Con la Stratos, soprattutto sui fondi a scarsa aderenza, come terra o neve, non era consentito proprio perché avresti avuto problemi di sovrasterzo eccessivo. Però in generale la macchina si guidava molto

bene, era di certo in quell'epoca la macchina da battere, sulla carta era sicuramente la macchina più forte.

*PIETRA*

Volevo chiedere a Sandro Munari quali sono state le vetture concorrenti della Stratos, prima, durante e dopo il periodo Stratos.

*MUNARI*

Adesso devo fare una parte che non ho mai fatto, quella dell'immodesto. A quel tempo non c'erano vetture che dessero fastidio, mentre eravamo molto preoccupati quando avevamo la Fulvia contro le Porsche e le Alpine. Con la Stratos quando perdevamo era per colpa nostra, vuol dire che avevamo qualche problema, se no "non ce n'era per nessuno".

*GOBBATO*

Sandro, quando hai vinto nel '72 il Rally di Montecarlo, a Torino si diceva che c'era gente che vi buttava la neve sulla strada, è vero? Perché sulla neve la Fulvia era imbattibile!

*MUNARI*

Non buttavano la neve perché potessimo vincere, anche perché non si può buttare neve per tutta la lunghezza delle prove speciali. Era un'abitudine buttare neve sulla strada, soprattutto sul Col du Turini, che nonostante i suoi 1600 metri spesso e volentieri non era innevato, essendo nelle Alpi Marittime a ridosso del mare. Gli spettatori stavano lì tutta la notte, 24 ore abbarbicati sulla montagna a bere e a litigare tra francesi e italiani. Allora le squadre francesi buttavano la neve per cercare di farti uscire di strada, non per aiutarti.

Passando per primi si partiva con gomme da asciutto, perché i ricognitori avevano dato questa informazione e sceglievamo le gomme in base alle loro informazioni; arrivavi, e in alcune curve invece c'era neve perché gli spettatori cercavano il "numero", cercavano di vedere qualche incidente.

*BOSCARELLI*

Mi permetto di fare due domande pseudo-tecniche. La prima credo abbia una risposta ovvia: la flessione dei fusi di cui avete parlato evidentemente era elastica, non plastica, se no, ve ne sareste accorti subito.

*MUNARI*

Certo, quando smontavamo i fusi la geometria era a posto, mentre in moto, a causa dell'attrito tra ruota e terreno, i fusi scatolati si deformavano.

*BOSCARELLI*

Abbiamo parlato dei grandi trionfi della Stratos nei rally, ma come andava la vettura in pista? Ho assistito, nel settembre '75, alle prove

della 6 Ore di Monza, valevole per il Campionato Europeo GT. La Stratos non era molto competitiva, le Porsche erano più veloci; la gara fu vinta da una Porsche. Ci potete dire gli eventuali limiti tecnici che la Stratos manifestava su una pista come Monza, per la quale la vettura non era stata progettata, derivanti dalle sue caratteristiche tecniche?

*MUNARI*

La vettura non aveva alcun difetto, ma era nata prevalentemente per i rally. Veniva utilizzata anche in pista, ma la Lancia non era orientata a fare gare in pista perché; come tradizione, puntava ai rally. Quando ci si avvicinava alla pista ovviamente si adoperava il materiale che si aveva; la macchina aveva un peso eccessivo, la potenza del motore non era molto elevata, soprattutto nella versione a due valvole.

Ecco perché siamo ricorsi al turbo e poi al quattro valvole; da quel momento in avanti la macchina è diventata competitiva: si è vinto il Giro d'Italia e anche il Tour de France, dove si percorrono tutti i circuiti. Ma si è sempre trattato di impegni marginali, la Lancia non si è mai orientata alle competizioni su pista. Ciò nonostante, ricordo che il '75 era il secondo anno effettivo in cui si correva, perché nel '74 abbiamo cominciato ad avere i primi impegni intensi con questa vettura, quindi nel '75 avevamo il motore due valvole e scarse appendici aerodinamiche e quant'altro. Quindi le limitate prestazioni in pista non erano un difetto della vettura.

*DOMANDA*

Vorrei chiedere a Munari se in termini di sicurezza la Stratos dava tranquillità al pilota.

*MUNARI*

Per fortuna sono ancora qui! La Stratos aveva poco spazio, ad esempio per dotarla di un roll-bar completo come siamo abituati a vedere sulle vetture odierne, ma era sicura in quanto era stato integrato un rollbar nella centina centrale. La centina fungeva da rollbar, ma non si vedeva, perché era incorporata nella scocca. Questa soluzione era sufficiente perché qualora la vettura capottasse, il peso e quindi l'appoggio a terra sarebbe avvenuto proprio in quel punto per cui il pilota avrebbe avuto una protezione. Diciamo che avrebbe potuto essere paragonato al rollbar di una monoposto, per intenderci. Avevamo il rollbar davanti e soltanto in quel punto, come lo sono le vetture scoperte.

*ROBINSON*

Desidero fare un'osservazione sulla Stratos da un altro punto di vista. Gobbato e Munari ce ne hanno raccontato la storia e il mito; la mia esperienza Stratos è ben diversa. Io sono stato coinvolto, risucchiato dal fenomeno Stratos; è una storia breve, ma abbastanza interessante.

Stavo studiando al liceo a Seattle, nello Stato di Washington, e avevo in animo di fare design anche per l'automobile, ma non sapevo come fare perché a Seattle si fanno sempre aeroplani, Boeing; altre grandi industrie a Seattle non esistevano, non c'era ancora Bill Gates con i software: studiavo architettura e credevo di diventare un grande architetto. Allora un ragazzino, mio compagno di classe, mi portò un poster molto simile a quello esposto qui fuori del prototipo Zero. Dice: "Guarda quel che ho trovato, pare che sia un'automobile australiana. L'Australia oggi è molto famosa, grazie a Luna Rossa, ma all'epoca non era poi così famosa. Il poster aveva solo la foto del prototipo Zero Stratos, non diceva né Bertone, né niente altro.

Allora rimasi colpito e in qualche modo mi si è accesa una lampadina in testa perché non sembrava possibile immaginare di creare, sognare automobili dove il parabrezza diventa la porta. In quel momento ho capito che tutto quello che c'era attorno a me, le Mustang; le Cadillac ..., erano tutte vecchie, non c'era nulla di futuribile secondo me, però qualcuno al mondo era in grado di andare oltre ogni sogno e infrangere le regole e creare qualcosa che non fosse possibile.

E questo mi ha dato alla testa, proprio non riuscivo a capire come fare per avvicinarmi a questo mondo. Allora cominciai a studiare e scoprii subito che non era un prodotto australiano, bensì di Bertone e Bertone veniva da Torino e non solo faceva la Stratos, ma anche la Countach, la Miura e tante altre bellissime macchine, e poi scoprii che oltre a Bertone a Torino c'era anche Giugiaro, quindi Farina, Ghia e tanta altra bellissima gente. Torino divenne la meta per il mio futuro, dovevo assolutamente arrivare a Torino.

Tante persone mi chiedono oggi come sia possibile che qualcuno nato a Los Angeles si trovi a Torino. Innanzitutto, Torino per chi vive a Los Angeles è molto esotica. La seconda osservazione è che comunque nel design i torinesi hanno fatto scuola in tutto il mondo! Ho saputo che Giugiaro, che all'inizio della sua carriera lavorò per Bertone, è stato nominato designer del secolo. Quindi, a Torino c'è un vivaio incredibile per i grandi creatori, che riescono a cambiare le regole del gioco.

Bene, oggi sono il responsabile dello stile della Lancia, quindi il cerchio si è chiuso. Questa storia significa che i sogni possono diventare verità: possiamo raggiungere delle cose infattibili, impossibili, inimmaginabili. Quando vidi per la prima volta il prototipo Zero della Stratos fui proprio colpito, è quella macchina che mi ha fatto diventare designer di automobili!

#### *ADOLFO ORSI*

Nessuno ha parlato della Stratos come vettura commerciale, in vendita al pubblico. E' stata indubbiamente la regina delle corse nel suo periodo,

ma mi sembra di ricordare che la vettura sia stata un osso duro da vendere: E' vero o è una leggenda?

*GOBBATO*

E' vero, perché la Stratos aveva un arredamento spartano, non aveva niente che potesse attirare la voglia o il desiderio di averla, non aveva sedili comodi. E' stata costruita in 500 esemplari al solo e unico scopo di essere ammessa alla classe 4 della categoria Gran Turismo. Oltretutto aveva un prezzo che non era alla portata di tutte le borse. Non si è fatto nulla per venderla, sono venuti a cercarci quelli che avevano il pallino, ma noi non abbiamo assolutamente fatto nulla per propagandare la Stratos.

*ORSI*

Dal punto di vista promozionale credo che la Stratos sia stata uno strumento eccezionale per la Lancia.

*GOBBATO*

Se ne parliamo ancora a trent'anni di distanza, è segno che qualcosa è stato fatto!

*MASALA*

Ringrazio l'AISA perché in questi ultimi anni ha dedicato vari incontri alla Lancia, grazie anche a Vittorio Fano. La giornata di oggi ha fatto emergere tre temi, impersonati da tre figure che hanno avuto un ruolo cruciale per la Lancia. Anzitutto il genio creativo di Nuccio Bertone: grazie a lui abbiamo avuto la Stratos. Poi il ruolo dell'ing. Pierugo Gobbato, per superare la crisi in cui versava il nostro marchio alla fine degli anni Sessanta. Infine, le vittorie sportive della Stratos, soprattutto con Sandro Munari, che con la loro eccellente ricaduta di immagine hanno contribuito alla rinascita della Lancia.

In quel periodo ci mancava l'aria per andare avanti; la decisione di fare la Stratos ci ha ridato respiro. L'ing. Gobbato ha traghettato l'azienda in quel momento così difficile, che ricordo bene, perché ero ispettore commerciale qui a Milano. Ricordo tante vicissitudini incredibili, ma anche la Stratos e le persone che hanno portato questa vettura al successo.

Una nota testata nel 1975, riferendosi in modo particolare a Sandro Munari, riconosciuto come l'artefice di queste vittorie, diceva: "Una vittoria sportiva della Lancia come quelle che sta consuntivando in questi ultimi anni vale il 99% del budget pubblicitario". Questo, secondo me, è importantissimo, un momento determinante per la Lancia, che forse oggi non esisterebbe più, se non avesse avuto gli uomini, le vetture e le occasioni che le hanno consentito di superare gli anni Settanta, i più duri per il nostro marchio.

Soltanto alla fine degli anni Settanta abbiamo cominciato a vedere un orizzonte un po' diverso, con la nascita della Delta, e da qui siamo andati avanti. A nome della Lancia dico grazie a Nuccio Bertone, a Pierugo Gobbato e a Sandro Munari e a tutti quelli che hanno contribuito a far sì che il nome Lancia nel mondo delle competizioni andasse avanti fino al 1992.

*DOMANDA*

Chi disegnò il prototipo Zero, e poi la Stratos definitiva?

*PANICO*

Marcello Gandini.