



CENTRO

STORICO

FRONTI

30

LANCIA

80p/ny



CENTRO

STORICO

FIAT



LANCIA

Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia & C. S.p.A.
Fabbrica Automobili, Torino
numero 30, 1° semestre 1972

Cesare Fiorio
Sintesi di una vittoria

Franca Fiorio
Dalle pagine
di un diario HF



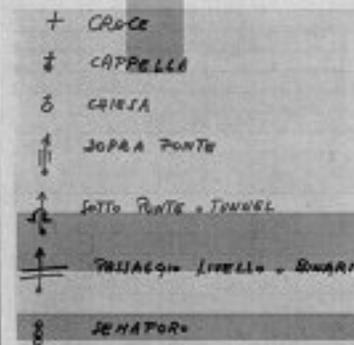
Fulvia coupé 1.3 S
«montecarlo»

Berlina 2000 a
iniezione elettronica

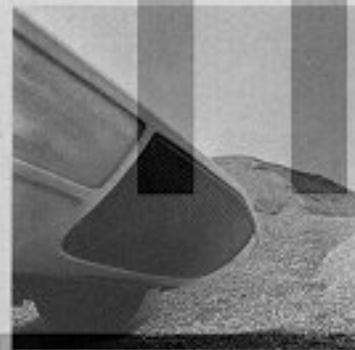
Gino Rancati
Al Montecarlo
con tanto amore

Giovanni Arpino
Divagazioni
sul tema «rally»

Mario Mannucci
Radar HF



Luca Goldoni
I pendolari
dell'autostrada



Ferruccio Bernabò
Gli sviluppi del
programma Stratos

Alberto Vigna
Rembrandt:
una vita tormentata



Eraldo Sculati
Pietà l'è morta

Franco Villani
La Maison de Filippo



La tradizione
del Gruppo Sportivo
Lancia continua

Rally del Marocco



La Fulvia di Munari e Mannucci al Rally di Montecarlo. Riproduzione di un olio di Michael Turner, un famoso artista particolarmente sensibile alle vicende dello sport automobilistico.

Direttore Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerre
di Bologna

Impianti e stampa
Officine Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 30/6/72

Direzione e segreteria:
Rivista Lancia
Torino
Via Vincenzo Lancia, 27
telefono 3331

Autorizzazione
del Tribunale di Torino
n. 1374 del 7-3-1960

Distribuzione in omaggio
Spedizione in
abbonamento postale
gruppo IV

I disegni sono di:
Giorgio Cavallo (27, 28, 29, 30)
Le fotografie sono di:
Archivio I.G.D.A., Milano (34, 35, 37,
38, 39, 40), Attualfoto, Bologna (3, 8,
9); Bertone, Torino (31, 32, 33); Col-
lezioni Ernesto Chiappa, Torino (44,
45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53); Publi-
foto, Torino (5); Jean Séjost-Photo
Junior, Nizza (8, 9); Franco Turcati,
Torino (7); Franco Villani, Bologna (55,
56, 57, 58, 59, 60).

È vietato riprodurre articoli, disegni e
fotografie senza citarne la fonte.

Depuis le 28 janvier de cette année, Lancia est de nouveau, et plus qu'avant, au centre de l'intérêt: un intérêt fait d'admiration pour l'exploit accompli qui donne un nouvel essor à la Maison et un prestige encore accru à ses produits. Et le témoignage de ce fait nous vient des articles parus sur les journaux et les périodiques du monde entier, des programmes bien nourris sur la victoire des Lancia que les chaînes de télévision et de radio, italiennes et étrangères, ont mis en onde, des appels pressants des concessionnaires pour recevoir des voitures et pouvoir ainsi faire face, même si en retard, au grand nombre de demandes de la part des clients, anciens et nouveaux.

Qu'est-ce que tout cela veut dire? Nous ne voulons pas traduire par des chiffres arides tout ce qui a été dit et écrit, parce que ces pages et ces images télévisées ne sont pas en vente, mais s'obtiennent seulement grâce à la bravoure des pilotes, au dévouement des mécaniciens, à la perfection de l'organisation, à la fiabilité des voitures: votre Fulvia. Nous allons tirer, des articles qui suivent notre éditorial, quelques passages, sans les coordonner; il s'agit de jugements, souvenirs, impressions et divagations qui ramènent à l'aube de ce 28 janvier 1972 que nous attendions depuis fort longtemps.

Giovanni Arpino DIVAGATIONS SUR LE THEME RALLYE

Le Col de Turini, qui lors de la course de Monte Carlo, rallye prince par excellence, sert de cadre à des photos, des flashes confus et des images télévisées montrant une voiture apparemment normale entre des parois de glace et sous des rafales de neige, rappelle immédiatement au consommateur sa traversée personnelle d'un Col de Tende sous les intempéries.

Le posse pédale comme un fou en mimant, sur le guidon et le long des trottoirs, les exploits de Merckx ou de Gimondi. L'homme au volant ne se retient pas exclu de la possibilité théorique de faire un rallye, il ne le juge pas incompréhensible, difficile, d'un engagement incroyable, mais il le mesure et l'évalue sur lui-même et sur les performances de son tacot ou de son spider. Par conséquent la symbiose et le charme résultent parfaits même si chimeriques, et peuvent se concrétiser même s'ils appartiennent à un monde d'hypothèses.

Il y a un sens vrai dans le rallye. Non pas le poison d'une entreprise impossible, mais un rapprochement personnel aux possibilités de la voiture. Le Col de Turini est comme la bosse devant le garage de la maison: la connaître veut dire la dominer, sans prétendre de chevaucher un bolide. En refusant au contraire le bolide comme un anachronisme. N'est-ce donc pas là une victoire sur le désintéressement, sur la peur?

Gino Rancati A MONTE CARLO, AVEC TANT D'AMOUR

Ensuite arriva le 1972. Encore une fois je vins à toi. Mais presque sur la pointe des pieds, soumise comme la première fois que je te vis et te connus. Les autres étaient à droite et à gauche leur puissance, leurs chances de victoire, leur sûreté. Moi, j'étais seule dans un coin, avec les miens qui me caressaient encore.

Le départ, la malchance cette fois impuissante, la confiance qui retourne, les espoirs. Et ensuite la neige, fraîche, tendre, oustante, que je mordis heureuse. Je m'aperçois que peut-être cette fois nous y sommes. Atmosphère grisante. Autour de moi je vois sourire, quelqu'un hurle. Le Turini c'est la pagaille. Des drapeaux italiens flambaient dans la nuit. Je me dis «vas-y Fulvia, vas-y, le moment est venu». Et les mains savantes de mes pilotes, les sages murmures des navigateurs me conduisent, légère, vers la fin de l'obsession. Entretemps, dans la salle de presse, les journalistes italiens doivent faire bon visage à la suprématie ironique et momentanée des Alpine. Mais je sais que leurs nerfs sont solides. Peut-être pressentaient-ils déjà. La nuit va finir. Nous sommes les premiers et les autres pres-

sent, la nôtre est une marche de revendications. En avant.

L'arrivée à la Condamine. Le premier embrassement m'effraie. Et dire que j'en ai gagnées de courses, les plus difficiles, un peu partout dans le monde. Mais celle-ci est l'étreinte finale, celle qui veut toute une vie. Le champagne me baigne, Munari et Mannucci sont montés sur le capot: il tient. De longues minutes de folie.

Et voici qu'un ami s'approche, c'est peut-être le journaliste qui, plus que personne d'autre, a suivi ce calvaire depuis que je viens à toi. Lui aussi est là, alors. Je l'attendais, avant je ne l'avais qu'entrevu. Mais je n'en étais pas sûre, il a un micro dans la main. Il s'approche de moi, de Munari, de nous. Je veux entendre sa voix. Le vacarme me l'empêche en partie. Ensuite je saisis une voix un peu rauque, sûrement émue. C'est une voix qui exprime un bonheur inespéré pour ce but tellement rêvé.

Tu me demanderas du futur. Je n'en sais rien. Je sais seulement que maintenant, avec la «version Monte Carlo» je porte aussi ton nom, comme une épouse. Et je suis heureuse. Ta petite, tenace et éternelle Fulvia.

Cesare Fiorio SYNTHESE D'UNE VICTOIRE

Cela faisait cinq ans que le Rallye de Monte Carlo passait par l'Ardèche. L'Ardèche, qui dans l'imagination des organisateurs aurait dû figurer comme un des secteurs clés du Rallye tout entier, avait au contraire représenté jusqu'à cette année un parcours tout à fait insignifiant et dépourvu d'intérêt.

Le Rallye de Monte Carlo s'était joué dans l'Ardèche et c'est à ce moment que les qualités des pilotes, de la voiture et l'engagement de l'organisation, tendus vers la recherche de la victoire, avaient eu moyen de briller. Désormais les traits de la course étaient déjà bien délinés, avec un Munari inattendu en tête, suivi par la meute des adversaires, bien décidée à ne pas se laisser échapper le succès dans la compétition la plus prestigieuse de l'année. Ce fut probablement dans cette phase de l'épreuve que Munari en contrôlant, grâce à des temps toujours efficaces, la contre-offensive de ses poursuivants directs, les obligea à un rythme qui engageait nécessairement, en dehors de la vitesse pure, aussi la résistance, la fiabilité et la constance de rendement. L'effort du premier parcours commun avait été supérieur même aux prévisions les plus noires et ce fut justement dans la dernière nuit qu'il fut lourdement payé par presque tous, puisque le lot des presque soixante classés au bout du premier parcours commun fut considérablement aminci; ce n'est en effet que dix-huit voitures qui réussirent à franchir l'arrivée finale à Monte Carlo.

Et c'est justement sous ce point de vue que se manifeste la signification la plus profonde de l'exploit de l'Equipe Courses Lancia laquelle, en dehors de la victoire absolue, a placé quatrième et sixième ses deux autres voitures, confiées respectivement à Lampinen et Barbasio, en remportant ainsi définitivement la fameuse Coupe des Constructeurs, Challenge de l'Equipe, triennal, en compétition depuis 1938.

Et finalement le 1972, année où Lancia a enfin attrapé ce succès que tout le monde, depuis longtemps, attendait et que l'équipe avait prouvé de mériter.

TIRE DES PAGES D'UN JOURNAL HF

L'espoir était bien présent, mais, peut-être pour conjurer le mauvais sort, le scepticisme régnait en maître. Et les mots de Cesare Fiorio le confirmaient: nous avons réduit les entraînements, les moyens d'assistance, le budget... certainement l'équipe est prête à la course, toujours avec le même engagement, mais il n'y a pas de neige (cette sacrée neige)». Ensuite, le jour où nous retirâmes les prix, l'ingénieur Gobbato avouait... c'était comme un présentiment.

«La Fulvia, a-t-il dit, restera inoubliable, aucune autre voiture n'a jamais réussi à faire une moisson de lauriers aussi riches».

...28 janvier. L'aube se lève, le ciel est encore sombre. Nous sortons dans l'air frais du matin, avec Dede Barbasio, Flavia, la fiancée de Munari, la femme de Mannucci et Anna, la secrétaire du Département Courses. Nous gardons le silence et marchons rapidement. Là-bas, au port, une foule incroyable se presse. Tous les yeux sont pointés sur un seul endroit: c'est de là qu'ils doivent arriver! Deux sentiments s'opposent en nous: la certitude presque complète de la victoire de Sandro et la terreur des imprévus de la dernière minute.

Je n'ai même pas le temps de penser que je viens abordée à mon tour: «Madame Fiorio, dites-nous, que représente pour votre mari la victoire au rallye de Monte Carlo?» Je ne réussis pas à répondre tellement je suis émue puis, au bord des larmes et en me retournant de l'autre côté, j'arrive à farfouiller «...beaucoup». Mais les projecteurs sont de nouveau sur moi. «Dù est-il donc votre mari maintenant? Il va précéder Munari ou bien arrivera-t-il après lui?» «Avec lui, je crois...»

La voici. Les yeux qui m'éblouissaient convergent maintenant sur Cesare. Je cherche abri dans l'ombre, parmi la foule, tandis que les journalistes le harcèlent de questions. Après quelques minutes, la mer humaine se déplace vers l'arrivée. Sandro va franchir le poteau.

FULVIA COUPE 1.3 S VERSION «MONTE CARLO»

La victoire remportée au Rallye de Monte Carlo par la Fulvia HF 1600 de Munari-Mannucci, a permis à Lancia — la seule marque au monde — de s'adjuger définitivement la Coupe des Constructeurs, mise en compétition déjà depuis 1938 par le quotidien L'Equipe et destinée à la Maison qui, pour trois fois, aurait obtenu le meilleur placement d'une équipe de trois voitures.

Pour célébrer et rappeler ce succès, Lancia a préparé une version spéciale de la Fulvia coupé 1.3 S, dont le nom, «Monte Carlo» est emprunté au célèbre rallye monégasque.

Ce coupé est réalisé surtout pour permettre des performances plus brillantes sur des parcours tortueux comme ceux des rallyes: des améliorations portent donc sur des qualités essentielles pour ce type de voiture, comme l'accélération, la sécurité (ceintures de série), la visibilité (anti-brouillard de série).

BERLINE 2000 A INJECTION ELECTRONIQUE

Les performances brillantes et le fonctionnement parfait du moteur à injection électronique, qui a déjà fait ses preuves sur le coupé 2000 HF, ont justifié son emploi aussi sur la berline, laquelle, maintenant, jouit donc d'une élasticité et d'une puissance plus grandes et d'une accélération plus prompte. L'agencement de la boîte à cinq vitesses permet en outre une meilleure utilisation de la puissance du moteur, lequel peut ainsi être employé plus rationnellement dans le champs de régimes le plus proche au point de couple maxi. Aucune variante à la carrosserie: la voiture se distingue par un monogramme «IE» sur le côté droit de la calandre et par un monogramme «Iniezione» sur le côté droit de la jupe arrière. La berline 2000 à carburateur non seulement conserve sa place dans la gamme des modèles Lancia, mais est aussi disponible avec une boîte à cinq vitesses.

LE DEVELOPPEMENT DU PROGRAMME STRATOS

Depuis quelques semaines le Stratos est en train d'accomplir la première phase de sa mise au point. Les essayeurs et les pilotes de l'Equipe Courses se passent le témoin au volant du prototype sur la piste interne de l'usine de Chivasso et l'on peut dire que, jour après jour, cette voiture dont on a tant parlé pendant et après le salon de Turin, est en train de s'agrandir.

Since January 28th 1972, again and more than ever, everybody's interest is focusing on Lancia, with the admiration for the exploit just accomplished, which gives more impulse to the Company and greater prestige to its products. This is proved by the articles which have been published on newspapers and magazines all over the world, by the long programs devoted to Lancia's win by the Foreign and Italian Television and Radio Systems and by the urgent requests from Lancia Agents for new cars in order to meet with delay, the greatly increased demands from old and new Customers as well.

What does all this mean? We do not intend to turn all that has been written and said into figures; this would be too easy a job, because pages and television pictures cannot be bought by money and can be only obtained through the drivers' skill, mechanics' devotion to work, perfect organization and reliability of the car, which is your car: the Fulvia.

We are taking now some excerpts from the articles which follow this foreword, but without co-ordinating them: they are opinions, memories, sensations and digressions which take us back to that dawn of January 28th 1972, we have been awaiting for so many years.

Giovanni Arpino DIGRESSIONS ON THE RALLY THEME

The Turini Pass, on which during the Montecarlo contest, the very prince of Rallies, we admire, through photographs, dull flashes and television pictures, a seemingly standard car running between snow-drifts and in fleet squalls reminds the viewer of his personal perilous crossing of the Alps through the Tenda Pass in bad weather. As the child who cycles frantically along the sidewalk mimicking the exploits of Merckx or Gimondi he has heard of, the man behind the wheel does not feel unfit for the theoretical possibility to take part in a Rally, does not deem it incomprehensible, difficult, a crazy engagement, but judges and considers it according to himself or to the performance of his banger, or roadster.

For that reason the symbiosis and the charm appear true though fanciful, feasible even if committed to a hypothetical world.

There is true meaning to a Rally. There is no suspicion of an impossible deed, but there is a personal re-approaching to the car's rights. The Turini Pass is like the hump in front of your house garage: to know it means to be able to master it without pretending to be driving a racing car, but refusing, as a matter of fact, the racing car as an anachronism. Is not this a victory over being drifted apart and over fear?

Gino Rancati TO THE MONTECARLO RALLY WITH GREAT LOVE

...Then it was 1972 at last. Once more I came back to you. But on tiptoes, subdued as the first time I saw and met you. The other cars were showing off their power, their full possibilities and self-confidence. I was alone, keeping aloof, while the mechanics still lingered around me, fondling. Now the start signal given, the misfortune seems far at last, confidence is soon back again and great expectations with it. Then we find the snow covering the road; fresh, soft, dampening snow, that I grip and I am very happy. I am sure this is the right time. The atmosphere is filled with joy. Around me I see people smiling, somebody is shouting. The Turini Pass is a babel. Italian flags blaze in the night. I am telling myself «Run, Fulvia, run, the time of success has come at last». My drivers' skillful hands and the directions uttered by the navigators lead me softly but surely towards the end of this strain. In the press-room meanwhile, the Italian newspapermen have to confront with the temporary and teasing supremacy displayed by the Alpine cars. But I have no doubt they are endowed with iron nerves. May be they foresee my success. The night is nearing its end. We are in the lead and the others

are following up closely: our run is a vindictive one. Let's keep on.

Then the arrival at the Condamine. The first hug frightens me. Yet I have won many and many races, the most difficult ones almost all over the world. But this is the final hug which is worth a life. I am sprinkled with Champagne, Munari and Mannucci are standing on the bonnet, well it bears their weight. There are several minutes of sheer folly.

Look, a friend is approaching, perhaps he is the Italian newspaperman, who more than anybody else has followed this long suffering since I came here for the first time. Therefore, he too is attending this event. I was awaiting for him, maybe I had only caught a glimpse of him earlier. But I was not sure. Now he has a microphone in his hand. He is approaching me, Munari, all of us. I would like to hear his voice. The uproar partly prevents me from. Then I hear a somewhat hoarse voice, deeply moved. It is a voice that tells me a lot about a happiness unhopd for a win so much dreamt of.

You are asking me about future goals, I don't know, I only know that now with the Montecarlo version I bear your surname, like a bride. And that I am very, very happy.

Your little, firm and everlasting Fulvia.

Cesare Fiorio SYNTHESIS OF A WIN

It has been five years that the Montecarlo Rally has passed through the Ardeche region. The Organizing Committee had regarded the Ardeche district as one of the key sectors in the whole Rally Course, but alas it had turned out to be, up to this year, a stretch wholly unimportant and devoid of interest. The Montecarlo Rally has been won this year in the Ardeche region and in this area the accomplishments of drivers and cars, and the care taken by the Organizers, wholly aimed towards success, have given the best results.

By that time the competition has taken a character of its own, with Munari unexpectedly leading in front of them all, followed up by a pack of opponents resolute to take the lead in this contest which is considered the one affording most prestige to the winner. Most probably it was in this stage of the contest that Munari mastered the threat to his leadership in an effective way and compelled his closer pursuers to maintain a rate which not only required high speed, but endurance, reliability and constant performance from their cars.

The effort required by the first common race-course had been much greater than the most severe expectations had envisaged and it was just the last night that this great strain affected almost all competitors, so deeply, that the group of the almost sixty entrants, who had qualified at the end of the first common stretch, was reduced to only 18 who succeeded in reaching the finishing post at Montecarlo. It is just in this picture that the results attained by the Lancia Racing Team take on greater significance, because besides gaining the overall win, the other two Lancia cars, driven by Lampinen and Barbasio, were classified at the 4th and 6th places respectively, deserving in this way the famous Manufacturers' Challenge Cup offered as a prize by the Equipe newspaper since 1936 and to be awarded to the winner of three yearly contests.

In 1972 at last, Lancia have attained this great achievement, everybody was expecting for a long time and that the Racing Team has extensively proved to be worthy of.

FROM AN HF DIARY THE EVE

We were confident, but, because of superstition perhaps, everybody else was sceptical. We still remembered Cesare Fiorio saying: «We have reduced training, service facilities and budget, surely the team is ready for competition, with the usual care, but snow is lacking (that snow so much wished-for!)...».

Moreover on the prize-giving day, Mr. Gobato, it seemed a foreboding, had told us.

«The Fulvia will be remembered forever, no other car has ever gained such a notable and remarkable set of achievements!»

January 28th, at dawn, the sky is still dark. We go out into the fresh morning air, together with Dede Barbasio, Flavia, Munari's sweetheart, Mannucci's wife and Ann, the Racing Team Secretary. We keep silent and walk quickly. Down at the port there is a huge crowd. We are all looking in one direction, from where the competitors will arrive! We are now contended by two feelings: while we are almost sure that Sandro will win, we are worried on the other hand thinking that unexpected events may turn up the last minute.

I have no time to think about it, I am stormed as well «Mrs. Fiorio please tell us: what does it mean for your husband to win a Montecarlo Rally?» «I cannot reply, I am too deeply moved, I am almost crying; I turn my head and manage to answer «...a lot». But the floodlights are again aiming at me «where is your husband now? Will he arrive before Munari, or after him?»

«With him I think...»

There he is. The floodlights which just dazzled me are now aimed at Cesare, I move back in the dark, among the crowd, while the newspapermen storm at him. After a few minutes the crowd is moving to the finishing post. Sandro is arriving.

1.3 S FULVIA COUPE «MONTECARLO» VERSION

The achievement attained at the Montecarlo Rally by the 1600 HF Fulvia driven by Munari and Mannucci has seen the winning by Lancia, the sole Make in the world, of the Manufacturers' Cup offered as a prize by the daily newspaper Equipe since 1936 and to be awarded to the Manufacturer who in three yearly contests would have obtained the best classification of a three-car team.

To celebrate and recall such performance, Lancia have prepared a special version of the 1.3 S Fulvia Coupé called «Montecarlo».

This model has been specially designed to afford more brilliant performance on winding courses, like those experienced at the rallies, it features therefore spanking acceleration, increased safety and visibility, as safety belts and fog lamps are standard fitting and other very important improvements.

ELECTRONIC INJECTION ENGINE LANCIA 2000 SALOON

Great performance and perfect operation of the electronic injection engine which has greatly proved itself on the 2000 HF Coupé have recommended its installation to the Saloon too, which has acquired in this way greater flexibility, more power and spanking acceleration. Moreover the five-speed gearbox allows better use of the power afforded by the engine, which can be now more rationally exploited in the bands nearest to the maximum torque r.p.m. The bodywork has not undergone any modification and this model is identified by a nameplate bearing the letters «IE» fitted to the right-hand side of the radiator grille and by another one reading «iniezione» located on the right-hand side of the tail panel. The carburetted engine Lancia 2000 Saloon is not only still included in the Lancia range but is also supplied featuring a five-speed gearbox.

DEVELOPING THE STRATOS PROGRAMME

The first stage of the Stratos tuning up has been going on for some weeks. Testers and drivers of the Racing Team sat at the wheel of the prototype made on the Chivasso plant testing track, and day by day one would say, this car, which has aroused so much interest during and after the Turin Motor Show, is seen «growing» and improving ever since.

Seit dem 28. Januar dieses Jahres befindet sich die Lancia von neuem, und zwar noch mehr als zuvor, im Mittelpunkt des Interesses aller: Ein Interesse, bestehend aus der Bewunderung über die vollbrachte Leistung, die dem Werk neuen Aufschwung und seinen Produkten noch mehr Prestige verleiht. Davon zeugen die in den Zeitungen der ganzen Welt veröffentlichten Artikel, die langen Übertragungen von Fernseh- und Funk in Italien und im Ausland und die dringenden Bestellungen der Koncessionäre, um wenn auch mit Verspätung, der erhöhten Nachfrage seitens der alten und neuen Kundschaft gerecht werden zu können. Was bedeutet all das? Wir wollen nicht in Zahlen ausdrücken, was geschrieben und gesagt wurde, denn diese Seiten und Fernsehaufnahmen sind nicht käuflich, sondern man erhält sie nur durch das Können der Piloten, den Einsatz der Mechaniker, die Perfektion der Organisation und die Zuverlässigkeit des Wagens: Ihr Fulvia. Von den Artikeln, die dieser Einleitung folgen, geben wir einige Auszüge ohne Koordinierung wieder: Es sind Meinungen, Erinnerungen, Eindrücke und Abschweifungen, die uns zum Morgen des 28. Januar 1972 zurückführen, auf den wir seit Jahren warteten.

Giovanni Arpino ABSCHWEIFUNGEN ZUM RALLYE-THEMA

Bilder, schemenhafte Nachtansichten und Fernsehübertragungen zeigen anlässlich der Monte-Carlo-Rallye, auch die «Fürsten-Rallye» genannt, einen dem Anschein nach normal aussehenden Wagen, der sich im Schneetreiben zwischen den Schneehaufen des Col de Turini fortbewegt. Sofort erinnert sich der Betrachter an seine bei schlechtem Wetter durchgeführte Fahrt über den Colle di Tenda.

Der Junge radelt wie von Sinnen beräubt und fühlt sich dabei wie ein Merckx oder Gimondi. Der Mann am Steuer fühlt sich nicht ausgeschlossen von der theoretischen Möglichkeit einer «Rallye»; er beurteilt sie nicht als fast undurchführbar, er sieht nicht die mit ihr verbundenen Schwierigkeiten und den harten Einsatz, den sie verlangt, sondern er legt den Mass-Stab seiner eigenen Person an und beurteilt sie nach den Leistungen seines Vehikels oder seines Spydies. Deshalb sind Einklang und Zauber perfekt, wenn auch trügerisch, und können auch in einer Welt von Hypothesen Gestalt annehmen. Es steckt ein wahrer Sinn in der Rallye, und zwar nicht die unbarmherzige Härte eines unmöglichen Unternehmens, sondern die Stärkung des Vertrauens zur Maschine. Il Col de Turini ist wie der Höcker vor der eigenen Garage: Wenn man weiss, wie man ihn zu nehmen hat, benötigt man keinen «Bolides» dazu; er ist sogar fehl am Platze. Ist es nicht ein Sieg über die Entfremdung, über die Furcht?

Gino Rancati IN MONTE-CARLO MIT VIEL HINGABE

Und dann kam 1972. Noch einmal kam ich zu Dir; fast auf den Fussspitzen, demütig wie das erste Mal als ich Dich sah. Dich kennenlernte. Die anderen trugen ihre Kraft, ihre unverletzten Möglichkeiten und ihre Sicherheit zur Schau. Ich befand mich allein in einer Ecke mit meinen Freunden, die es nicht aufgaben, mich zu streicheln. Der Start. Das Unglück ist diesmal machtlos, das Vertrauen kehrt zurück, neue Hoffnungen. Denn der Schnee, frisch, weich wie Watte, in den ich glücklich hineinbeisse. Ich begreife, dass es diesmal vielleicht klappt. Eine berauschte Atmosphäre. Um mich herum sehe ich lachende Gesichter, jemand jubelt. Der Turini ist eine Hölle. In der Nacht flattern italienische Fahnen. Ich sag mir «vorwärts Fulvia, vorwärts, die Zeit ist gekommen». Die geschickten Hände meiner Piloten und die weisen Anregungen der Copiloten bringen mich mühelos gegen das Ende der Plage. Die italienischen Journalisten müssen inzwischen im Presseraum der momentanen Übermacht der Alpine widerstehen. Aber ich weiss, dass ihre Nerven stark sind. Vielleicht ahnen sie etwas. Die Nacht geht dem Ende zu. Wir liegen an der Spitze und die anderen drängen nach. Der unsrige ist ein Marsch der Wiederherstellung unseres guten Rufes. Vorwärts!

Die Ankunft in Condamine. Die erste Umarmung terrorisiert mich. Und ich habe Wettbewerbe gewonnen, die schwierigsten sogar, in der halben Welt. Aber dies ist die endgültige Umarmung, die ein Leben wert ist. Der Sekt bespritzt mich. Munari und Mannucci sind auf die Motorraumhaube gestiegen; sie hält es aus. Minuten und Minuten voller Jubel.

Und jetzt nähert sich ein Freund; vielleicht ist es der italienische Journalist, der mehr als alle anderen, seitdem ich zu Dir komme, den Leidensweg verfolgt hat. Er ist es wirklich, ich wertete auf ihn. Vorher hatte ich ihn nur flüchtig gesehen; ich war mir aber nicht sicher. Er hat ein Mikrofon in der Hand. Er kommt zu mir, zu Munari, zu uns. Ich will seine Stimme hören. Der Lärm verhindert es zum Teil. Dann höre ich eine leicht rauhe Stimme, die erregt klingt. Es ist eine Stimme, die mir etwas über das Glück eines lang ersehnten Zieles sagt. Du wirst mich über die Zukunft befragen. Ich kenne sie nicht. Ich weiss nur, dass ich in der «Monte-Carlo-Version» nun auch, wie eine Braut, Deinen Namen trage. Und ich bin glücklich darüber.

Dein kleiner zäher, unsterblicher Fulvia

Cesare Fiorio DIE SYNTHESE EINES SIEGES

Seit fünf Jahren geht die Monte-Carlo-Rallye durch die Ardèche. Die Ardèche, die, laut den Vorstellungen der Veranstalter, einen der entscheidenden Sektoren der gesamten Rallye hätte darstellen müssen, hatte hingegen bis zu diesem Jahr eine vollkommen unbedeutende und interessenslose Strecke dargestellt. Die Monte-Carlo-Rallye wurde in der Ardèche ausgetragen, und in jenen Momenten zeigten die Piloten, die Wagen und die Organisatoren, die alle den Sieg anstrebten, was sie leisten konnten. Der Wettbewerb hatte Gestalt angenommen. Munari lag unverhört an der Spitze. Ihm folgte die Meute der Gegner, die gewillt war, sich nicht den Erfolg im wichtigsten Rennen des Jahres tauben zu lassen. In jener Phase des Wettbewerbes gelang es Munari, die Gegenoffensive seiner direkten Verfolger durch wirkungsvolle Zeiten abzuwehren und zwang sie dadurch zu einem Rhythmus, der nicht nur Geschwindigkeit, sondern auch Widerstandsfähigkeit, Sicherheit und Ausdauer in der Leistung verlangte.

Die Anstrengungen der ersten gemeinsam gefahrenen Strecke waren viel stärker als die schlimmsten Vermutungen, und es geschah ausgerechnet in der letzten Nacht, dass diese Anstrengungen fast von allen so teuer bezahlt werden mussten, denn von den fast 60 am Ende der ersten gemeinsam gefahrenen Strecke klassifizierten Teilnehmern verblieben nur noch 18, denen es gelang, das Ziel in Monte-Carlo zu durchfahren. Gerade unter diesem Gesichtspunkt erlangt das Unternehmen der Lancia-Rennmannschaft eine noch grössere Bedeutung, denn ausser dem ersten Platz in der Gesamtwertung konnten die anderen beiden Wagen mit den Piloten Lampinen und Barbasio den 4. und 6. Platz belegen. Dadurch konnte sie den seit 1938 von der Zeitschrift L'Equipe ausgesetzten Pokal der Hersteller endgültig erringen. Und endlich im Jahre 1972 konnte die Lancia den grossen Sieg davontragen, auf den alle seit länger Zeit warteten und den die Mannschaft wirklich verdient hat.

AUS DEN SEITEN EINES HF-TAGEBUCHES

Die Hoffnung war vorhanden, doch alle waren, vielleicht um das Glück nicht herauszufordern, etwas skeptisch.

Cesare Fiorio seine Worte: «Wir haben das Training, die Unterstützung, das Budget usw. reduziert, doch die Mannschaft ist bereit, alles aufzubieten, wie sie es gewohnt ist, doch es fehlt der Schnee (der so ersehnte Schnee!).» Dann der Tag unserer Prämierung. Ingenieur Gobasto... es schien wie eine Vorahnung... «Der Fulvia» sagte er «wird unvergessen bleiben; sie hat ein anderer Wagen eine so lange und ansehnliche Ernte an Erfolgen einbringen können!»

...28. Januar. Der Morgen graut, der Himmel ist noch dunkel. Wir gehen hinaus in die frische Morgenluft mit Dede Barbasio, mit Flavia, Verlobte von Munari, mit Frau Mannucci und Anna, Sekretärin der Rennmannschaft. Wir sprechen nicht und laufen schnellen Schritts. Am Hafen hat sich eine unglaubliche Menschenmenge versammelt. Alle schauen in eine Richtung: Von dort müssen sie kommen! In uns kämpfen zwei Gefühle gegeneinander: Die fast sichere Gewissheit, dass Sandro den Sieg erringen wird und die Angst vor den unvorhergesehenen Vorfällen der letzten Minute... Ich habe keine Zeit zum Nachdenken, denn auch ich werde überfallen: «Frau Fiorio, sagen sie uns, was bedeutet es für Ihren Ehemann, eine Monte-Carlo-Rallye zu gewinnen?» Ich finde keine Antwort, ich bin zu aufgeregt, und unter Tränen gelingt es mir noch zu flüstern: «...sehr viel!» Die Scheinwerfer sind von neuem auf mich gerichtet. «Wo befindet sich jetzt Ihr Gatte? Fahrt er Munari voraus oder trifft er nach ihm ein?»

«Mit ihm, glaube ich...»
Da ist er. Die Scheinwerfer, die mich blendeten, sind jetzt auf Cesare gerichtet. Ich ziehe mich in den Schatten, in die Menschenmenge zurück, während er von den Journalisten überfallen wird. Nach wenigen Minuten bewegt sich die Menschenflut zum Ziel. Sandro trifft ein.

FULVIA COUPE 1.3 S IN DER «MONTE-CARLO»-VERSION

Die glorreiche Behauptung des Fulvia HF 1600 mit Munari-Mannucci in der Monte-Carlo-Rallye ermöglichte es der Lancia (als einzige Marke der Welt), den seit 1938 von der Zeitschrift L'Equipe ausgesetzten Pokal der Hersteller endgültig zu erringen. Er ist für den Hersteller bestimmt, der dreimal die beste Platzierung einer Mannschaft von 3 Wagen erreicht.

In Erinnerung an diesen Erfolg hat die Lancia eine besondere Version des Fulvia Coupé 1.3 S herausgebracht, die sich «Monte-Carlo» nennt. Der Wagen ist vor allen Dingen verwirklicht worden, um bessere Leistungen auf schweren Strecken, wie die der Rallyes, erreichen zu können. Besonders hervorzuheben sind: das Beschleunigungsvermögen, die Sicherheit (Sicherheitsgurte serienmässig), die gute Sicht (Nebelscheinwerfer serienmässig) usw.

LIMOUSINE 2000 MIT ELEKTRONISCH GESTEUERTER BENZINEINSPRITZUNG

Die ausgezeichneten Leistungen und die perfekte Betriebsweise des Motors mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung, der im Coupé 2000 HF weitgehendst erprobt wurde, haben seine Verwendung auch in der Limousine gerechtfertigt, die dadurch eine grössere Elastizität, eine höhere Leistung und ein grösseres Beschleunigungsvermögen erhalten hat. Das Fünfganggetriebe ermöglicht eine bessere Ausnutzung der Motorleistung im Drehzahlbereich des maximalen Drehmomentes. Keine Änderung an der Karosserie: Der Wagen ist gekennzeichnet durch eine Plakette an der rechten Seite des Kühlergrills, die die Buchstaben «LE» trägt, und durch den rechts an der Heckpartie angebrachten Schriftzug «Iniezione». Die Limousine 2000 mit Vergasermotor verbleibt in der Reihe der Lancia-Modelle und ist auch mit Fünfganggetriebe verfügbar.

DIE ENTWICKLUNG DES STRATOS-PROGRAMMES

Seit einigen Wochen durchläuft der Stratos die erste Phase seiner Vervollständigung. Testfahrer und Piloten der Rennmannschaft wechselten sich am Lenkrad des Prototyps auf der Teststrecke des Werkes Chivasso ab. Man kann ohne weiteres behaupten, dass dieser Wagen, von dem man während und nach der Turiner Automobilausstellung so viel gesprochen hat, von Tag zu Tag «wächst».

La vittoria della Lancia al 41° Rallye di Montecarlo — anche se la data di questa rivista è ormai lontana da quel gioioso giorno — merita e giustifica gli ampi servizi che a tale avvenimento vengono riservati. I lettori più attenti noteranno forse un dettaglio. Questo è il trentesimo numero della Rivista Lancia e per la prima volta dal 1960, data di uscita del primo numero, appare una vettura in copertina: naturalmente la Fulvia HF n. 14 di Munari e Mannucci, riprodotta sul Colle del Turini dal magico pennello di Michael Turner. La vettura è in sbandata controllata: sta per affrontare con spavalda sicurezza una delle ultime curve che precedono quella sul molo di Montecarlo dove taglierà vittoriosa il traguardo. In questo momento è già prima e se ne capiscono i motivi: quali altre macchine e quali piloti avrebbero potuto affrontare in tale modo le insidie di una strada innevata dopo notti e giorni di durissimo impegno?

Ci eravamo infatti impegnati con noi stessi di riservare la copertina «automobilistica» della rivista a un avvenimento eccezionale, atteso, sospirato, agognato ma anche voluto, preparato, organizzato con tenacia, competenza, volontà e con passione. Ora siamo lieti di avere potuto rispettare tale impegno.

A noi preme sottolineare un altro e non secondario aspetto del successo: il rilancio del nome Lancia nel mondo e non solo in quello dell'automobile. Dal 28 gennaio di quest'anno la Lancia è di nuovo, e più di prima, al centro dell'interesse di tutti: un interesse fatto di ammirazione per l'impresa compiuta, che dà nuovo slancio all'azienda e ancora maggiore prestigio ai suoi prodotti. Ne sono testimonianza gli articoli apparsi su giornali e periodici di tutto il mondo, i lunghi «tempi» dedicati alla vittoria delle Lancia dalle televisioni e dalle radio italiane ed estere, i pressanti interventi dei concessionari per ricevere vetture e far così fronte, anche se in ritardo, alle aumentate richieste di vecchi e nuovi clienti.

Che cosa significa tutto ciò? Non vogliamo tradurre in facili cifre quanto è stato scritto e detto, perché queste pagine e queste immagini televisive non sono in vendita, ma si ottengono soltanto con la bravura dei piloti, con la dedizione dei meccanici, con la perfezione dell'organizzazione, con l'affidabilità della macchina: la vostra Fulvia.

Nelle pagine che seguono leggerete articoli, volutamente non coordinati, sul «Montecarlo»: sono giudizi, ricordi, impressioni che riportano all'alba di quel 28 gennaio 1972, che noi attendevamo da anni, nei quali rivivono le ore di ansia, di fatica, di gioia di quanti hanno preparato questa vicenda o di chi vi ha assistito con affettuosa partecipazione.

Lancia «made» in Montecarlo

*Italiaanse rallye-zege
met Lancia Fulvia*

Erstmalig italienischer Sieg

41^e Rallye de Monte-Carlo

Porsche handicapé, Alpine décimé, Lancia enfin L

“Montecarlo” Sandro Munari
si addice **Gesamtsieger**
alla **FULVIA**

FINALMENTE

Italians'
first Monte
Carlo win

LANCIA

Lancia
par k.o....
*Successo tutto italiano
al rallye di Montecarlo*

Coups de théâtre successifs au Rallye de Monte-Carlo

Les Alpine craquent, Lancia tient

**Italians win Monte Carlo,
3 Lancias in top 10**

Erano cinque anni che il Rally di Monte Carlo passava per l'Ardèche. L'Ardèche, che nella immaginazione degli organizzatori avrebbe dovuto rappresentare uno dei settori chiave dell'intero Rally, aveva rappresentato invece fino a quest'anno un tratto di percorso del tutto insignificante e privo di interesse.

Il fatto era che il susseguirsi di controlli orari dai tempi più o meno giusti, intercalati dalle due lunghe prove speciali di Le Moulinon-Antraigues (km 38) e di Burzet-Burzet (km 46) non erano mai stati affrontati con percorsi innevati, tanto che il primo dei due era stato sempre percorso con pneumatici «racing». Ciò era dovuto al fatto che l'area interessata dalla gara non si dimostrava particolarmente atta a trattenere la neve a causa

SINTESI DI UNA VITTORIA

della sua scarsa altitudine sul livello del mare. Nonostante questo, nonostante che per cinque anni avessimo concentrato in quella zona tutte le migliori risorse e che nell'Ardèche non fosse mai successo nulla, qualcosa ci faceva pensare che la vittoria

della Fulvia a Monte Carlo dovesse essere proprio ricercata su quelle tortuose strade, non appena la neve od il ghiaccio avessero finalmente fatto la loro apparizione. Continuavamo infatti a ripeterci: il giorno che nevica è qui che si vince o si perde la gara.

di Cesare Fiorio

STORICO

FILM



MUNARI méritait cette victoire Il primo «Montecarlo» tutto italiano

LANCIA Munari (Lancia)

GRAN MUNARI (Lancia)

CENTRO VENCEDORA

La mattina del 25 gennaio di quest'anno nella zona splendeva un sole caldo e le strade erano assolutamente asciutte, come sempre negli ultimi cinque anni; la gara avrebbe dovuto passare alle cinque del pomeriggio. I meccanici erano in attesa, le solite «racing» erano già «a pressione», pronte per essere montate sulle vetture.

È stato soltanto un quarto d'ora prima del passaggio dei concorrenti che improvvisamente, e con una rapidità inattesa, il cielo si oscurava ed iniziava a soffiare un forte vento misto a neve.

Alla partenza della prova di velocità a Le Moulinon, ogni squadra si trovò di colpo di fronte a una drammatica decisione, senza più avere la possibilità di effettuare una supervisione del percorso, ormai chiuso al traffico. Nel dubbio se la neve avrebbe o meno attaccato in cima al colle, alcuni primattori come Waldegaard (Porsche) e Therrier (Alpine-Renault) partirono con i pneumatici «racing», altri come Larrousse (Porsche) partirono con pneumatici «racing» leggermente chiodati mentre le Lancia e le altre Alpine montarono una leggera chiodatura su pneumatici da neve.

Da quel momento iniziò la scalata di Munari al successo finale: dalla prima prova di velocità al successivo controllo orario, improvvisamente divenuto «impossibile» a causa delle

pessime condizioni delle strade, al fulmineo cambio di gomme a Burzet dove venivano montati, prima della seconda prova di velocità, pneumatici con 500 chiodi sporgenti circa mm 6, al precipitoso ritorno dopo la prova a Burzet che aveva consolidato la Fulvia in vetta alla classifica, al ritorno senza intoppi a Le Moulinon dopo 200 chilometri percorsi praticamente al massimo delle possibilità umane e della vettura.

Il Rally di Monte Carlo si era giocato nell'Ardèche e in quei momenti le doti dei piloti, della macchina e l'impegno della organizzazione, tesi alla ricerca della vittoria, avevano ottenuto la migliore prestazione. Ormai la gara aveva una sua fisionomia, con un inatteso Munari in fuga davanti a tutti ed inseguito da una muta di avversari decisa a non lasciarsi sfuggire il successo nella più prestigiosa gara dell'anno. Fu probabilmente in quella fase della gara che Munari controllando con tempi sempre efficaci la controffensiva dei suoi diretti inseguitori li contrinse a un ritmo che necessariamente impegnava, oltre che l'aspetto velocistico anche quello della resistenza, dell'affidabilità e della costanza nel rendimento.

Si giunse così all'ultima notte di gara con ancora sette prove di velocità da disputare, mentre dalle posizioni di attesa nelle quali erano rimasti, anche

Lampinen e Barbasio cominciavano a farsi avanti, inserendosi sempre di più nella rosa dei primissimi posti della classifica generale. Lo sforzo del primo percorso comune era stato molto superiore alle più pessimistiche previsioni e fu proprio nell'ultima notte che questo sforzo venne pagato da quasi tutti a un così duro prezzo che il lotto dei quasi sessanta classificati al termine del primo percorso comune ridusse ad appena 18 il gruppo di coloro che riuscirono a tagliare il traguardo finale di Monte Carlo.

È proprio in questa visione che assume maggior significato l'impresa della squadra Lancia Corse che oltre la vittoria assoluta riuscì a piazzare al 4° ed al 6° posto le altre sue due macchine, guidate rispettivamente da Lampinen e Barbasio, assicurandosi definitivamente la famosa Coppa dei Costruttori Challenge dell'Equipe, triennale, in palio dal 1938.

La Lancia si era già aggiudicato questo trofeo nel 1966 e nel 1967, e la vittoria del 1972, con la conquista definitiva del trofeo, rappresenta l'ulteriore conferma di come la Fulvia abbia rappresentato la vettura di produzione maggiormente affermata nel più grande Rally del mondo.

Ed ecco qualche dato sulla spedizione: le macchine ufficiali sono state assistite da dodici

Lancia sul "Monte" trionfo di Munari

vainqueur d'un final passionnant

doit la victoire à sa régularité

ari sbaraglia tutti - Trionfo delle Lancia

Come vuole la consuetudine sono i Principi di Monaco a premiare i vincitori dei rallyes. Sandro Munari ha voluto dedicare la sua vittoria al ricordo di Luciano Lombardini, suo compagno di gara nel Rallye di Montecarlo del 1968, e tragicamente scomparso a Skopje durante la marcia di avvicinamento.



meccanici divisi in quattro squadre di tre meccanici l'una, che hanno offerto durante la gara 32 punti di assistenza ai piloti; sono stati approntati cinquecento pneumatici di cinque tipi diversi a partire dal tipo «racing» fino a pneumatici di tipo invernale con 500 chiodi sporgente mm 6, passando attraverso una gamma di chiodature (su pneumatici

Pirelli) varianti da 180 chiodi sporgenti mm 0,5 a 250 chiodi sporgenti mm 1,5, a 330 chiodi sporgenti mm 2,5. Sono stati impiegati cerchioni del diametro di 13" e di tre sezioni diverse e più precisamente 5"-6"-7", in quanto maggiore era il numero dei chiodi, più stretto era il cerchio impiegato. Al collegamento per le informazioni sul percorso,

rivelatosi quest'anno determinante ai fini della scelta della più idonea chiodatura in funzione alla percentuale d'innevamento, hanno provveduto due vetture munite di rice-trasmittitore; a Monte Carlo infine ha funzionato in permanenza un centro operativo della Squadra Corse che fungeva da collegamento fra le varie squadre d'assistenza dalle quali riceveva, e alle quali dava, tutte le informazioni necessarie.

Due parole sulla partecipazione della Lancia al «Monte Carlo» negli ultimi anni:

- tre volte seconda assoluta nel 1966, nel 1967 e nel 1969 (Rally del Mediterraneo) di cui una volta la vittoria è mancata per soli otto secondi;
- tre volte tre macchine nei primi sei, nel 1966, nel 1967 e nel 1972.

Seppure non coronata da successo, va ricordata la formidabile prestazione della Fulvia di Munari anche nella edizione 1971 della gara dove, dopo aver vinto sei prove di velocità, dando a tutti la sensazione di potersi affermare, usciva di scena per un banale guasto. E finalmente il 1972, anno nel quale la Lancia ha conquistato la grande affermazione che tutti da tempo attendevano e che la squadra aveva ampiamente dimostrato di saper meritare.

C.F.

Sandro

Munari-Lancia: un trionfo

vernietigde

senza precedenti al «rally»

Alpine-

1972 モンテカルロ・ラリー 1月21~28日

prestige

アルピーヌ、最終ステージで全滅

ランチア勝ち、ダットサン240Zは3位

**Lancia ganó, por fin,
en Montecarlo**

LA FULVIA DI MUNARI

NEL FINALE A SORPRESA

MONTELANCIA

Rallye de Monte-Carlo: triomphe de Lancia

Ce Munari que l'on avait oublié

Munari y Manucci ganan

el Rally de

Montecarlo

Trionfo italiano

nel "Montecarlo"!

(Munari - Lancia)

DALLE PAGINE DI UN DIARIO HF

di Franca Fiorio

La speranza c'era, ma, forse per scaramanzia, tutti erano scettici. Le parole di Cesare Fiorio: «Abbiamo ridotto gli allenamenti, i mezzi di assistenza, il budget... certo la squadra è pronta alla gara con il solito impegno, ma non c'è neve (questa benedetta neve!)...». Poi, il giorno della nostra premiazione, l'ingegner Gobbato... sembrava un presentimento...

«La Fulvia, ha detto, rimarrà indimenticabile, mai nessun'altra automobile ha potuto riunire in sé una così lunga e cospicua messe di successi!»
Le ultime parole famose sulla bocca di molti:

La Porsche ha dichiarato di poter vincere sempre, con qualunque condizione di terreno e di tempo, senza preferenze per «il tutto secco» o l'innevamento!





Dopo la concentrazione, il 24 gennaio, prima dell'inizio delle prove speciali. Mentre nessuno di noi osava ancora sperare...

LA STAMPA: «I cinque equipaggi Lancia sono arrivati senza preoccupazioni».

«Come sempre, in Casa Lancia si spera nella neve e si studiano complicati giochi di pneumatici nella rabbiosa voglia di diminuire lo svantaggio in potenza di fronte alle Porsche o di leggerezza nei confronti delle Alpine-Renault».

24 Le «assistenze» partono per Burzet, punto chiave del rallye. Istituiamo un quartier generale all'Hotel

GENNAIO Bristol a Montecarlo per i collegamenti di tutte le squadre. Si studiano le carte. Si ricevono informazioni, si trasmettono. Insieme con la segretaria del Reparto Corse e con le mogli dei piloti riceviamo le comunicazioni. Il telefono squilla ininterrottamente. Si ascoltano per radio le previsioni del tempo, il «meteo», le condizioni probabili... dicono: annuvolamenti, piogge, neve!

25 La mattina partono. Con gioia e con un certo stupore apprendiamo che Munari ha realizzato, a Pont de Miolans (prima prova, tutto asciutto) il terzo tempo dietro le due Porsche di Waldegaard e Larrousse.

GENNAIO Riusciamo a sapere che le Alpine hanno sbagliato gomme e sono entrate nella prova asciutta con parecchi chiodi!!! Cesare Fiorio telefona da Burzet: «Sapete che le Alpine hanno sbagliato gomme nella prima prova»? Non fa commenti, né previsioni. È agitato, un po' nervoso. Lo siamo tutti.

Verso sera ci arrivano i tempi delle altre tre prove: Montauban; Moulinon-Antraigues; Burzet-Burzet)... I giornali:

Il Giorno: «Dalla bufera sbucca primo Munari».

La Stampa: «La Fulvia di Munari in testa per 3°».

«Dopo la quarta prova l'equipaggio italiano precede tre Alpine e la Porsche di Waldegaard che si era imposta nelle prime due prove speciali; Ballestrieri urta un'auto, rompe il radiatore ed è costretto al ritiro...

... La neve esaltava le qualità della Fulvia e di Munari che, in questo Montecarlo, sta trovando (speriamo) "l'assolo" giusto!»

L'Equipe: «Les Porsches freinées par la tempête!»

«... une tempête de neige dans l'Ardèche a bouleversé toutes les positions et c'est Sandro Munari (Lancia) qui se trouvait en tête après Burzet, précédant de 3^e seulement l'Alpine-Renault de Darniche».

Noi, intanto, aspettiamo impazienti i risultati delle altre prove e delle penalizzazioni sulla strada.

25 Nessuno di noi riesce a crederci: primo Munari, Källström è sesto.

GENNAIO Ballestrieri però si ritira e verso sera giunge al nostro quartier generale per rendersi utile. Purtroppo fatti i conti, dopo le penalità sulla strada, Munari è dietro alle due Alpine; il suo distacco è di 42".

Tuttosport: «Andersson Darniche Munari, il Rallye si gioca questa notte». «Il distacco tra lo svedese vincitore del Rallye dello scorso anno e Munari è di soli 42"».

Corriere della Sera:

«Ultima notte di battaglia al Montecarlo, Munari con la Lancia tenta il gran colpo». «... prima due Alpine, terza è la Lancia Fulvia 1600 di Munari a 42"».

Munari, con la Lancia, era in testa come somma dei tempi dopo le otto prove speciali disputate, ma al controllo orario dopo Burzet è incappato in un ritardo di due minuti che gli ha rovinato la classifica.

Il direttore sportivo Cesare Fiorio ha detto: «Vorrei sottolineare che Munari si è comportato da campione, ben coadiuvato anche dalla macchina».

Abbiamo chiesto un pronostico, Fiorio è stato esplicito: «Se domani notte sui tre colli ci sono da 5 a 15 chilometri di strada innevata, e se non succede niente ... possiamo anche vincere!»

Con noi Cesare tace e forse pensa: «Cosa potrà ancora succederci questa volta?».

F



28 È l'alba, il cielo è ancora scuro. Usciamo nell'aria fresca del mattino, con Dede Barbasio, Flavia, la fidanzata di Munari, la moglie di Mannucci e Anna, la segretaria del Reparto Corse. Stiamo zitte e camminiamo svelte. Là, sul porto, c'è una folla incredibile. Siamo tutti tesi verso un punto: è di là che devono arrivare! Dentro di noi si combattono due sentimenti: la quasi certezza della vittoria di Sandro e il terrore degli imprevisti dell'ultimo minuto... Non ho il tempo di pensare, che anch'io vengo presa d'assalto: «Signora Fiorio, ci dica, che cosa significa per suo marito vincere un Rallye di Montecarlo?». Non riesco a rispondere, sono troppo emozionata, mentre sto per piangere mi volto riuscendo appena a mormorare: «... moltissimo!» ma, i riflettori sono di nuovo su di me. — «Dov'è adesso suo marito? Precederà Munari o arriverà dopo di lui?». — «Con lui credo...». Eccolo. I riflettori che mi abbagliavano adesso puntavano su Cesare. Mi ritiro nell'ombra, fra la folla, mentre i giornalisti lo assalgono. Dopo pochi minuti la marea umana si sposta verso il traguardo. Arriva Sandro. A stento riesce ad avanzare fra la folla di italiani impazzita per la gioia, fra le ovazioni, fra i flash, fra la pioggia di «bravo» e di champagne, fra il delirio. È il trionfo! È la prima vittoria italiana a Montecarlo.

29 **La Stampa:** «Per la prima volta il Rallye di Montecarlo a una macchina e a un equipaggio italiani». «... Il trionfo della Lancia e di Munari!» Grande successo dell'Industria automobilistica italiana. Nella notte la débacle delle Alpine. Costrette al ritiro per noie meccaniche le berlinette di Darniche e Andersson. Via libera per la vettura della Casa torinese. L'affermazione completata dal quarto posto di Lampinen e dal sesto di Barbasio. **Il Corriere della Sera:** «Il primo Montecarlo tutto italiano». «La coppia Munari-Mannucci su Fulvia HF 1600 ha vinto il più famoso Rallye del mondo, al termine di un drammatico duello con le Alpine-Renault... costrette al ritiro con i cambi rotti perché sollecitate dalla vettura di Munari che incalzava alle loro spalle...». **Il Giorno:** «Proprio quando nessuno ci sperava, ecco dal Rallye di Montecarlo un miracolo italiano». «... La Lancia di Munari ha vinto contro ogni previsione distanziando di oltre 10 minuti la Porsche di Larrousse». **Tuttosport:** «Il successo di Munari decisivo per la Lancia (Munari-Mannucci più veloci delle Alpine nelle prove speciali)». **L'Equipe:** «Dernière nuit fatale aux Alpine Renault. Munari (Lancia) l'emporte devant Larrousse (Porsche) et Aaltonen (Datsun)». **Nice Matin:** «Munari-Mannucci (Lancia) cueillent les lauriers». «... après avoir bu le champagne, Munari secoua le magnum et arrosa tout autour de lui. **Il ne lui restait qu'une chose à faire: assurer cette victoire. Ce qu'il fit!».**

Per chiudere questo mio «diario» prendo a prestito la frase del giornalista di Nice-Matin: «E non gli restava che una cosa da fare. Assicurarci questa vittoria. Ed è ciò che ha fatto!».

Italians win the Monte RALLY DI MONTECARLO

*Dopo 41 edizioni
vince un italiano:
Munari (su Lancia)*

Viva Lancia!

La victoire de "Lancia"
celle d'une tradition sportive
et mécanique

Monte Carlo: Außenseiter
aus Italien schlugen zu!

La «Fulvia» trionfa a Montecarlo

SANDRO MUNARI - Un grande trionfo al «Rallye di Montecarlo»

Italiener siegten auf Porsche

«En plein» della Lancia

Superb win for Lancia
and Sandro Munari

Munari & Lancia

i GIUSTIZIERI



CENTRO

STO

FIFT

MICHAEL TURNER 76



CENTRO

STORICO

FIAT

Le 41^e Rallye de Monte-Carlo ou le triomphe

du maître tacticien Carlo Munari

Primo trionfo

tutto italiano: Il m

Munari-Lancia

Lancia gewann die Rallye

Der Italiener Munari zerrieb Alpine-Team

Munari e Manu

trionfo a Montec

LES ALPINE EN DÉROUTE..

MUNARI (Lancia)

trionphe à Monte-Carlo Il

Alla Lancia Fulvia co

il Rally Sandro Munari/Mario Manucci
gewinnen Monte Carlo-Rallye

di Montecarlo

LANCIA ALLA RIBALTA Prim

A Monte-Carlo, Lancia l'emporte devant une Porsche

LOS ITALIANOS MUNARI Y MANUCCI,
CON LANCIA-FULVIA, GANADORES DEL
RALLYE DE MONTECARLO

La

Sandro
e shocks

Porsche Munari (Lancia) grand vainqueur
to take devant Larrousse (Porsche)

*altempo non ha tradito
Munari-Lancia
accoppiata vincente*

Trionfo della Lancia Fulvia
di Munari
nel Rally di Montecarlo

**LANCIA : LE 3^{ème} LARRON QUE
L'ON N'ATTENDAIT PAS**

**trionfo di Munari a Montecarlo
struito con precisione e pazienza**

**A Monte-Carlo,
Lancia s'impose**

o trionfo dell'industria italiana nel "Montecarlo..

**Lancia di Munari-Mannucci
resiste e vince**

Al Montecarlo con tanto amore

di Gino Rancati

Amato Rally di Montecarlo,

tra i miei impegni — e tu sai che sono sempre tanti — trovo il tempo per scriverti. Sono parole che tu attendevi da tempo. Parole di amore, di un lungo amore, difficile, contrastato, anche triste, ma che alla fine è finito come tutte le favole, o quasi: serenamente.

Quando ti avvicinai per la prima volta ero bambina, timida, spaurita, forse scontrosa. Prima di me tu avevi conosciuta la sorella maggiore, Flavia, e ti eri negato, con le solite tue «cattiverie», ad una sua conquista. Flavia si faceva intanto esperienza e con lei chi la guidava, al principio timido anche lui.

Poi arrivai io. E ti corteggiavi. Forse che la femmina non può fare la corte al maschio? Ti parlai a lungo, percorsi il tuo «corpo» di notte e di giorno, vi segnai il mio passaggio lieve ma deciso, arrivai quasi a farti mio. Ma la tua «cattiveria» — sfortune e beffe maligne — mi perseguitava. Ogni volta che tornavo da te ero più matura, più forte, più brava e più docile e con me coloro che mi portavano da te, arrivando anche da lontano, e mi accompagnavano lungo questo inafferrabile amore. Ti scongiuravo, ti inseguivo, mi dannavo per migliorare. Niente. Giungevo vicino a te, ti vedevo già mio poi un tonfo, l'ennesimo colpo di sfortuna o di imprevidenza e mi riallontanavo.

La reginetta di Montecarlo — così mi chiamavano, ricordi? — si disperava, rischiava, affondava nelle discese a perdifiato, sgattaiolava lungo i sentieri innevati, zigzagava nelle tormentate, ansimava dietro avversarie più potenti, faceva anche paura a queste avversarie, ma io non potevo avvicinarti, sfiorarti. Diventò — perché non confessarlo? — un'ossessione. Gli amici mi stavano accanto, mi cullavano, mi accarezzavano, mi facevano coraggio. Io venivo da te e contrarietà, sfortune, intoppi mi ributtavano indietro. V'erano sì le affermazioni di squadra che dimostravano quanto io fossi viva. Ma era la conquista totale quella che mi mancava. La reginetta perdeva terreno anche se le sue prove erano positive, talora esaltanti.

Soffrimmo anche la perdita di un uomo il più buono che io abbia conosciuto, navigatore eccelso: Luciano. Te lo ricordi perché era uno di quelli che creano la tua leggenda.

A poco a poco scese su di me una patina grigia, fatta di rabbiosa impotenza. E nonostante la mia voglia matta di averti non venisse meno, coloro che mi attorniavano persero fiducia, si lasciarono andare a qualche scoramento, divennero meno audaci nei loro sogni.

Poi arrivò il 1972. Una volta ancora venni da te. Ma quasi in punta di piedi, sommessa come la prima volta che ti vidi e ti conobbi. Gli altri sbandieravano a destra ed a sinistra la loro potenza, le loro intatte possibilità, la loro sicurezza. Io sola in un angolo, con i miei che mi accarezzavano ancora.

Il via, la sfortuna stavolta impotente, la fiducia che ritorna, le speranze. Poi la neve, fresca, tenera, ovattante che mordo felice. Capisco che forse stavolta ci siamo. Inebbricante atmosfera. Attorno a me vedo sorridere, qualcuno urla. Il Turini è una bolgia. Fiammeggiano nella notte bandiere d'Italia. Mi dico «vai Fulvia, vai, è venuto il momento». E le sapienti mani dei miei piloti, i saggi sussurri dei navigatori mi portano leggera leggera verso la fine dell'ossessione. Intanto in sala stampa i giornalisti italiani debbono resistere alla sfottente momentanea supremazia delle Alpine. Ma so che i loro nervi sono saldi. Forse presagiscono. La notte va a finire. Siamo primi e gli altri incalzano: la nostra è una marcia di rivendicazioni. Avanti.

L'arrivo alla Condamine. Il primo abbraccio mi terrorizza. E sì che ne ho vinte di corse, le più difficili, in mezzo mondo. Ma questo è l'abbraccio finale, quello che vale una vita. Lo champagne mi bagna, Munari e Mannucci sono saliti sul cofano anteriore: regge. Minuti e minuti di follia.

Ed ecco si avvicina un amico, forse il giornalista italiano che più di ogni altro ha seguito questo calvario da quando io vengo a te. C'è anche lui, allora. Lo attendevo, prima lo avevo forse soltanto intravisto. Ma non ne ero sicura. Ha un microfono in mano. Si avvicina a me, a Munari, a noi. Voglio sentire la sua voce. Il chiasso me lo impedisce, in parte. Poi sento una voce un po' roca, sicuramente emozionata. È una voce che mi dice di una felicità insperata per un traguardo tanto sognato.

Mi chiederai del futuro. Non so. So che adesso con «l'allestimento Montecarlo» porto anche il tuo nome, come una sposa. E sono felice.

La tua piccola, tenace Fulvia, eterna.

Divagazioni sul

L'ultimo «rally» è un cane, anzi il suo nuovissimo nome di battesimo. E la faccenda non deve stupire, proprio perché il padrone di questo cane si ritiene filosofo, di scuola cinica ovviamente, e ha preferito identificare il suo cucciolo con un termine a doppio uso: da una parte «rally» è sinonimo di scatto, corsa, velocità riflessi fulminei, dall'altra è un appellativo che si adatta al levriero in questione.

«Rally» come luogo mentale, come sistema di deambulazione, come concetto di umanità (anche canina, è ovvio) vogliosa di spostarsi e di sapere spostarsi, su strade e nevi e tratturi, dentro nebbie, temporali, barriere di ghiaccio.

Abbandoniamo il cane. È la conseguenza, non una introduzione. Perché «rally» domina, soprattutto, nel cuore di coloro che sanno di macchina, e quindi non s'illudono di poter competere a Indianapolis o a Monza o a Sebring, dove i piloti sono autentici marziani, un'élite mostruosa. «Rally» significa, per paradosso, la normalità. Il Col de Turini, che durante

la corsa di Montecarlo, «rally» principe se ve n'è uno, fa vedere in fotografie, ectoplastici *flashes* e immagini televisive, una macchina apparentemente normale tra cumuli di neve e folate di nevischio, subito ricorda al consumatore la sua personale traversata su un Colle di Tenda durante le intemperie.

Indianapolis sembra un'irraggiungibile Marilyn Monroe, un «rally» è invece la coinquilina appetibile, a portata di mano e di sorriso e di approcci. Non è vero, anzi è il contrario, ma chi osa dirlo all'amatore di «rallies»? Tutta la scienza preparatoria che un pilota e il suo navigatore hanno assimilato per condurre a buon termine un «rally» (figuriamoci poi per vincerlo) costituiscono un segreto che l'uomo normale, al volante, è convintissimo di possedere in proprio.

Il bambino pedala forsennato mimando sul manubrio e lungo il marciapiedi le imprese di Merckx o di Gimondi. L'uomo al volante non si sente escluso dalle teoriche possibilità di un «rally», non lo giudica incomprensibile, difficile, di pazzesco impegno, ma lo misura e lo valuta su se stesso e sulle prestazioni del proprio catorcio o del proprio spyder. Per cui la simbiosi e il fascino risultano perfetti anche se chimerici, attuabili anche se demandati a un mondo di ipotesi.

L'uomo con patente, se ha cervello, non pretende d'essere un Nuvolari, un Andretti, un Ickx. Li sa

Munari e Manucci in trionfo a Montecarlo Tre «Lancia» nei primi sette posti del rally

La Lancia di Munari sbanca il «Montecarlo»

Nach acht Jahren wieder ein
Sieg für Lancia in Monte Carlo

MUNARI, MANNUCCI E LA LANCIA TRIPUDIO ITALIANO A MONTECARLO

Per la prima volta un ha vinto il rally di Mo

tema "rally" di Giovanni Arpino

fratelli maggiori, approdati a una sfera intoccabile. E li vede su siluri paurosissimi, che allontanano ancor di più i legami di parentela. Quindi, da Indianapolis a Le Mans a Monza, si accontenta di seguirli mangiando panini e vuotando lattine di birra.

Ma come è momento di «rally», allora la questione cambia, il cordone ombelicale tra l'uomo con patente e pilota si raccorcia, diventa quasi un fatto gemellare. Perché la macchina, benché potenziata, è sempre quella, e non una folgorante «zucca carrozza» da regni di velocità. Perché i percorsi, per quanto impervi, somigliano e sono quelli di tutti i giorni, ecco infatti la famosa curva che anch'io — ricordi? — ho dovuto stringere in mezzo alla neve nel '65, ecco quella cunetta, maledettissima, per poco non stervavo fuori tempo, già tu dormivi...

Il «rally» provoca, fa da fulcro a discorsi comuni, che impegnano l'uomo al bar, sulle colonne dei quotidiani, davanti ai teleschermi. Ci si specchia nei resoconti e nelle immagini come in un «altro da sé» che però non è differente da te, anzi potrebbe essere tuo, volendo, domani, chissà quando, perché no.

La familiarità di un «rally» può addirittura viziare, stimolare a sollecitazioni personali e del proprio catorcio-spyder che sia: non esclude, non limita, non allontana. Fa da spiraglio nel panorama com-

plesso delle macchine, sempre più difficili e «consumate» senza disciplina.

Sospinge — ed è questo un bene vero — verso l'artigianato, verso la coscienza del «pezzo», di quel bullone, quella lampada, quella zona del motore, quel rumorino felice o molesto. Sollecita attenzione, stimola un «regolarismo» non agonistico o quantomeno scarsamente (per fortuna) agonistico.

L'uomo con patente si distacca dall'involucro in cui abita ciecamente premendo pedali e ruotando volante, per rimiarlo con tutt'altra attenzione, come un guerriero misurava zoccoli e lisciava gambe al suo cavallo.

C'è un senso vero nel «rally». Non il veleno d'un'impresa impossibile, ma un personale riaccostamento alle ragioni della macchina. Il Col de Turini è come la gobba davanti al garage di casa tua: conoscerla vuol dire dominarla senza pretendere di cavalcare un bolide. Rifiutando, anzi, il bolide come un anacronismo. Non è, forse, una vittoria sullo straniamento, sulla paura?



**italiano
ntecarlo**

"A good team nothing! Fire the manager!"

COPPA DEI COSTRUTTORI (CHALLENGE DELL'EQUIPE)

Con la vittoria di Munari e Mannucci, con il quarto posto di Lampinen-Andreasson e il sesto di Barbasio-Sodano la Lancia si è aggiudicata questo importante trofeo messo in palio dal quotidiano L'Equipe nel 1938, e destinato alla marca che per tre volte avesse ottenuto il miglior piazzamento di una squadra di 3 vetture. In trentaquattro anni soltanto sedici marche sono riuscite a qualificarsi per l'aggiudicazione del trofeo che la Lancia ha definitivamente conquistato con le vittorie ottenute nel 1966, 1967 e 1972.



Dal saluto rivolto dal Presidente della Fiat in occasione della consegna di una medaglia ai piloti Sandro Munari e Mario Mannucci per la loro vittoria al Rallye di Montecarlo.

Volevo solo, salutando i due piloti, dire che il mestiere dell'automobile è un mestiere molto complesso. C'è chi le progetta, c'è chi le costruisce, c'è chi le vende. Oggi abbiamo qui molta gente che scrive di automobili e soprattutto sui suoi momenti più felici. Di tutti i tempi dell'automobile il più bello, quello che invidio di più, il più fortunato è il vostro perché voi avete la parte più brillante e più piacevole. Vi faccio molti auguri e vi ringrazio. Per quanto riguarda la Fiat voglio dire al Segretario Generale dell'«Equipe» che noi veniamo un po' a consuntivo di questo trofeo, perché questa è una coppa che si guadagna dopo tre affermazioni. A noi il credito va solo dell'ultima, perché solo di questa siamo responsabili come Fiat e quindi esprimiamo la nostra riconoscenza a chi negli anni 66 e 67 ha portato la Lancia alle precedenti vittorie.



Le parole di M. Pierre Skavinski, segretario generale del quotidiano francese «L'Equipe» in occasione del conferimento alla Lancia dell'ambito «Coupe de L'Equipe».

Monsieur le Président Agnelli, Monsieur le Président Canonica, Monsieur le Directeur Général Gobbato, mesdames, messieurs, mes chers confrères, je suis vraiment très heureux d'être ici aujourd'hui, invité par Lancia, pour remettre la coupe de «L'Equipe» à cette firme, qui vient

de la remporter définitivement. Et ce en présence de tous nos confrères italiens, auxquels j'adresse un salut très amical. Cette coupe s'appelle «Coupe de l'Equipe» parce-que, dans notre journal, si nous respectons beaucoup les forces solitaires, nous avons encore plus d'affection pour les oeuvres collectives. D'ailleurs, si nous avons choisi pour notre journal le titre «L'Equipe», c'est à la fois un idéal, une éthique, une manière pour nous de nous comporter dans notre travail et dans la vie. Et si nous considérons le succès remporté par Munari et Mannucci dans la formidable épreuve que vous venez de voir, nous pensons que cette victoire est très bien complétée également par la victoire par équipes.

Ce n'est pas si facile d'enlever définitivement cette coupe puisqu'il y a trente-quatre ans qu'elle est en compétition et, vous savez, que le règlement prévoit qu'il faut la gagner trois fois. Lancia, depuis trente-quatre ans, est le premier à réussir cet exploit.

Nous en sommes très heureux car, pour nous, en France, Lancia est un nom qui sonne à nos oreilles comme, pour ceux qui ont vécu leur jeunesse, comme moi-même, entre les deux guerres, celui de Voisin, celui de Talbot, celui de Lorraine Dietrich, celui de Delahaye, celui de Hotchkiss; hélas!, tous ces noms là ont disparu. Mais Lancia existe et, Monsieur Agnelli, le monde automobile tout entier vous en est très reconnaissant. Nous allons donc mettre en compétition une nouvelle coupe de «L'Equipe» et, avec la même formule et pour que la transition soit bien assurée, nous serions très heureux que le premier nom qui soit inscrit sur cette coupe soit encore celui de Lancia. Longue vie à Lancia.



RALLYE DE MONTE-CARLO

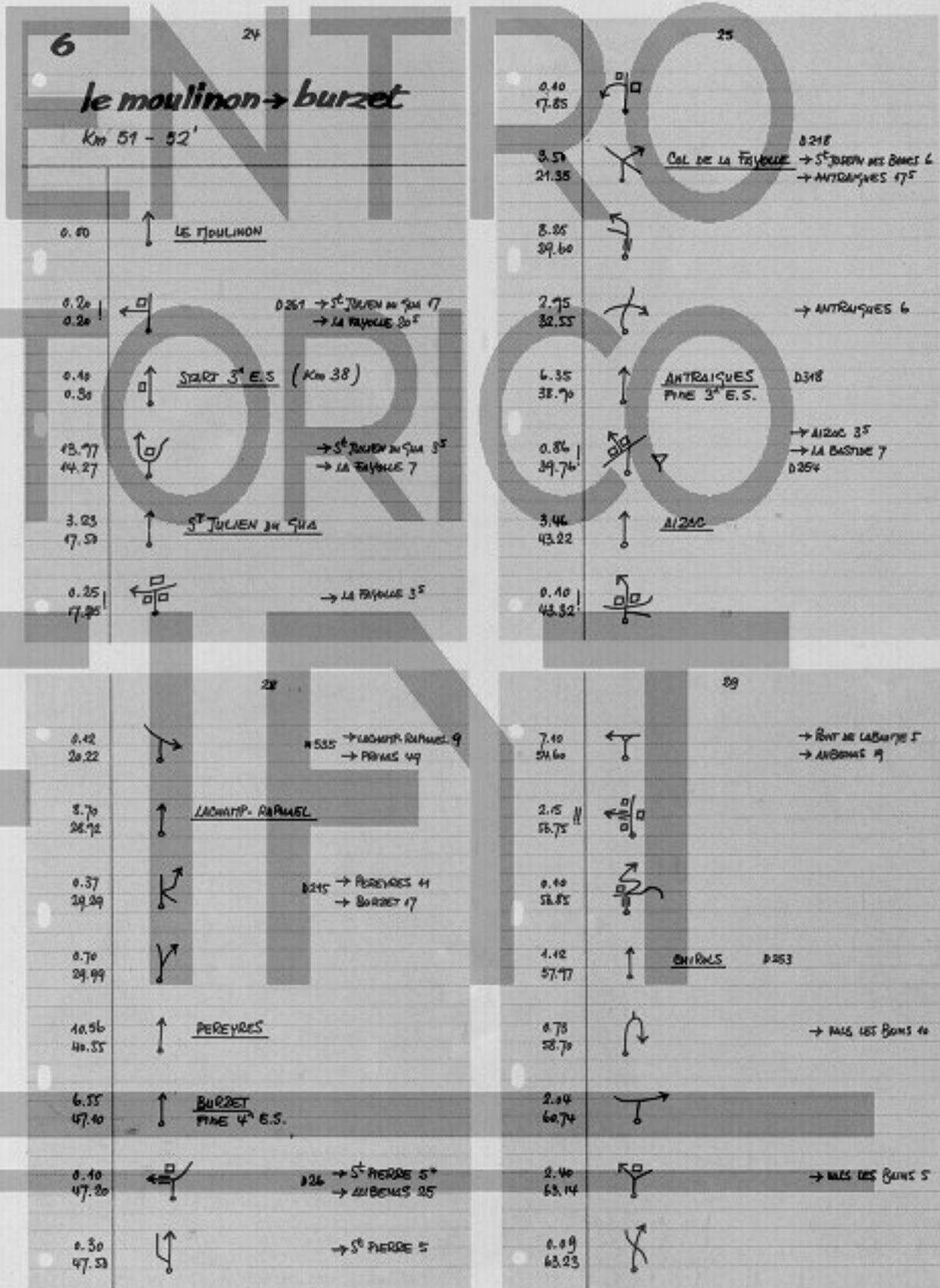
CHALLENGE

DE
L'ÉQUIPE

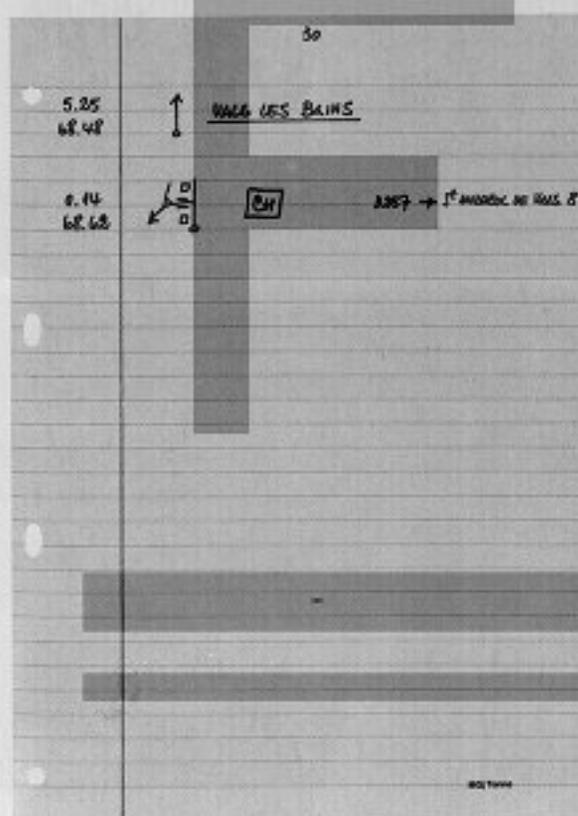
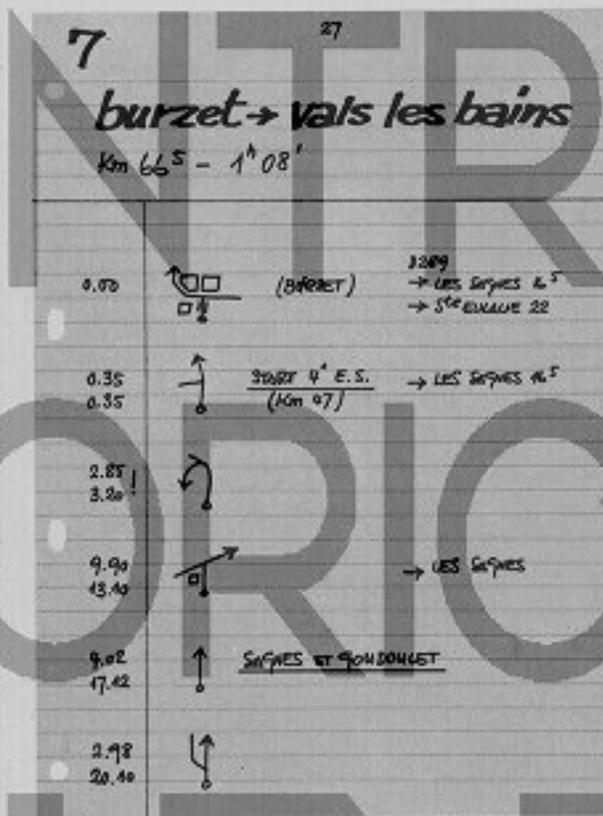
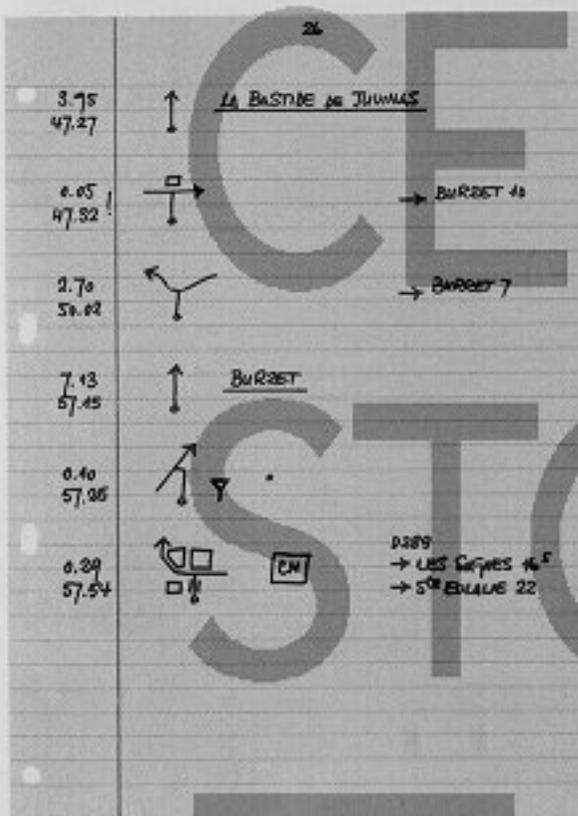
1969-AUTOMOBILES PORSCHE
1970-AUTOMOBILES PORSCHE
1971-AUTOMOBILES ALPINE
1972-AUTOMOBILES LANCIA

SEGNALI

- + CRUCE
- ⊕ CAPPELLA
- ⊖ CHIESA
- ↑↓ JORNA PONTE
- ↑↓ SOTTO PONTE - TUNNEL
- ⊕ FOSIACINO LIVELLO - BINARI
- ⊕ SENAPORA



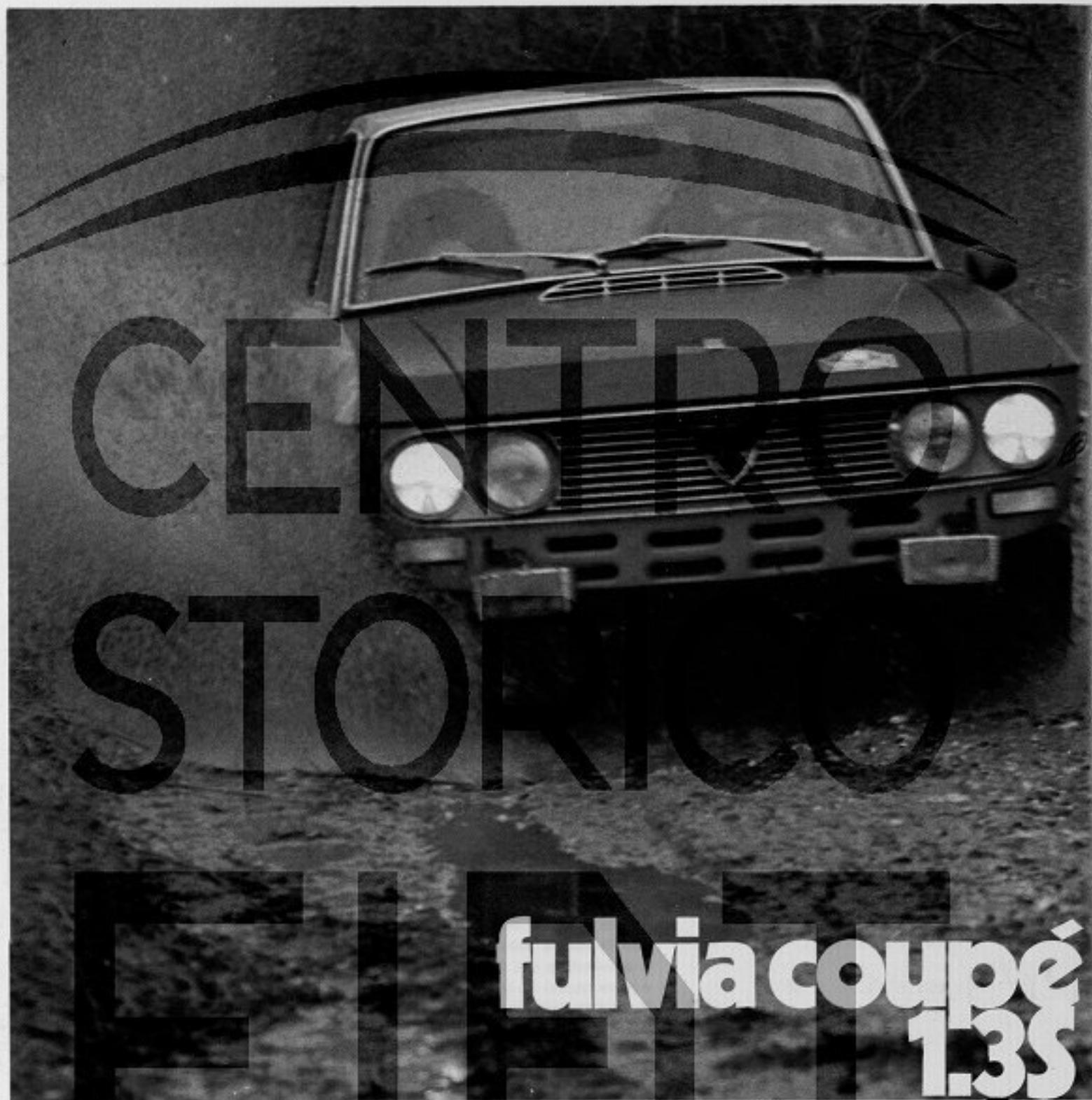
FFWD RADAR



Poche persone sono a conoscenza che la nostra vittoria al Rally di Montecarlo è cominciata dal 6^o CO e cioè quello di Moulinon. In questa località inizia una prova di velocità conosciuta per il suo fondo sempre asciutto, quest'anno invece per la prima volta ha nevicato pochi minuti prima del passaggio dei concorrenti: quindi noi dovevamo al momento prendere una decisione molto importante scegliere il tipo di pneumatico da montare e la conseguente chiodatura. La difficoltà consisteva nel valutare l'innnevamento del percorso e purtroppo sapevamo che dalla nostra decisione dipendeva il buon esito della gara. Oramai sappiamo che abbiamo scelto giusto, ma non è stato così per tutti e proprio qui a Moulinon abbiamo cominciato a sperare nella vittoria della nostra Fulvia.

Queste sono le pagine del «radar» di quelle faticose tappe in cui abbiamo costruito la nostra vittoria.

Mario Ferrucci



CENTRO

STORICO

fulvia coupé
1.3S

montecarlo

La vittoriosa affermazione al Rally di Montecarlo della Fulvia HF 1600 di Munari-Mannucci ha visto la definitiva conquista da parte Lancia unica marca nel mondo della Coppa dei Costruttori messa in palio fin dal 1938 dal quotidiano L'Equipe. A celebrazione e ricordo di tale successo, la Lancia ha approntato uno speciale allestimento della Fulvia coupé 1.3 S denominato « Montecarlo ».

La vettura è realizzata soprattutto per offrire prestazioni più brillanti su percorsi tortuosi come quelli dei rallies: vengono pertanto particolarmente esaltate le doti di accelerazione, di sicurezza (cinture di sicurezza di serie), visibilità (fendinebbia di serie), ed altri accessori.



Sedili della Fulvia HF 1600 □ Volante imbottito rivestito in pelle nera, diametro 36 cm □ La vettura è sprovvista di paraurti (come la Fulvia HF 1600) □ Fari fendinebbia di serie □ Cinture di sicurezza di serie □ Colori - rosso corsa Italia, azzurro corsa Francia, giallo corsa Paesi Bassi, verde corsa Inghilterra □ I cofani motore e baule, lo specchio retrovisore esterno sono verniciati in nero opaco antiriflesso □ La vettura è contraddistinta da 2 riproduzioni della targa del Rally di Montecarlo, applicate ai cofani anteriore e posteriore □ Le ruote possono essere verniciate del colore della vettura oppure con razze color alluminio su fondo nero □ A richiesta propulsore, disponibile con rapporto 10/41.



Le ottime prestazioni e il perfetto funzionamento del motore ad iniezione elettronica, ampiamente sperimentato sul coupé 2000 HF, hanno giustificato la sua utilizzazione anche sulla berlina che ha acquistato così maggiore elasticità, maggiore potenza e più brillante accelerazione. Il cambio a 5 marce consente inoltre una migliore utilizzazione della potenza del motore, che può così essere più razionalmente impiegato nella fascia di regimi più prossima al punto di coppia massima. Nessuna variante alla carrozzeria: la vettura è contraddistinta da un fregio sul lato destro della maschera anteriore con le sigle «IE» e da un fregio sul lato destro del rivestimento posteriore con la scritta «Iniezione». La Berlina 2000 a carburatore non solo permane nella gamma dei modelli Lancia, ma è disponibile con cambio a 5 marce.

COSTITUZIONE DELL'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE A INIEZIONE ELETTRONICA

L'iniezione di carburante di tipo «elettronico» si propone di fornire il quantitativo esatto di carburante, istante per istante, necessario al migliore funzionamento del motore a ciclo Otto quali che siano le condizioni di funzionamento (elevato carico a medio, alto numero di giri; basso carico a basso, medio o alto numero di giri). L'impianto è essenzialmente costituito da:

- una serie di sensori di vario tipo che informano un cervello elettronico (o centralina) con continuità circa le condizioni nelle quali il motore lavora (temperatura esterna; temperatura acqua motore; numero giri motore; condizioni di carico del motore);
- una centralina (o cervello elettronico)

che riceve le informazioni di cui al punto precedente ed a seguito di opportune elaborazioni fornisce un segnale elettrico (che varia solo per la durata) agli elettroiniettori;

- una pompa elettrica di alimentazione carburante in grado di fornire una portata più che sufficiente alla pressione voluta di 2 atmosfere;
- un regolatore tarato in modo da assicurare con qualsiasi portata della pompa una pressione di alimentazione agli iniettori di 2 atmosfere;
- 4 elettrovalvole di iniezione (iniettori) che, se eccitate elettricamente, hanno la capacità di sollevare lo spillo tenuta di un'alzata costante pari a mm 0,15, richiudendosi, a perfetta tenuta, nel mo-

mento in cui cessa l'impulso elettrico;

- un dispositivo che facilita l'avviamento ed il funzionamento del motore «a freddo».

BERLINA 2000 a iniezione elettronica



mento in cui cessa l'impulso elettrico;

- un dispositivo che facilita l'avviamento ed il funzionamento del motore «a freddo».

SENSORI

I sensori necessari nel nostro caso sono:

- sonda temperatura aria sistemata a monte della valvola d'ingresso aria motore, all'interno del filtro aria;
- sonda temperatura acqua sistemata nel collettore uscita acqua dalle teste del motore;
- sonda di pressione che sente la pressione all'interno del collettore di aspirazione trasformandone i valori meccanici in informazioni elettriche fornite alla centralina elettronica;
- sensore giri motore costituito da una coppia di contatti (del tipo puntine platinizzate a registrazione fissa) situata alla base del gruppo spinterogeno e che provvedono a fornire impulsi elettrici informativi circa il numero di giri del motore,

e circa la coppia di iniettori da alimentare in ciascun istante;

- interruttore sulla valvola a farfalla che ha la doppia funzione di segnalare alla centralina elettronica la condizione di farfalla chiusa e, nella fase di accelerazione, il compito di fornire una serie di impulsi (per la precisione 20) supplementari agli elettroiniettori aumentandone il tempo di apertura.

centralina elettronica (o cervello elettronico) è sistemata all'interno dell'abitacolo vettura sulla fiancata destra sotto il cruscotto e ha il compito

di ricevere le informazioni dai sensori e di inviare i segnali di comando agli elettroiniettori.

La pompa elettrica di alimentazione carburante è sistemata nel vano motore e provvede alla pressione necessaria per alimentare gli elettroiniettori.

Il regolatore di pressione è sistemato nel vano motore e provvede a mantenere la pressione di alimentazione degli iniettori costante a 2 atmosfere.

Le elettrovalvole di iniezione (iniettori) sono sistemate nel vano motore e provvedono a sollevare lo spillo tenuta di un'alzata costante pari a mm 0,15, richiudendosi, a perfetta tenuta, nel momento in cui cessa l'impulso elettrico.

Il dispositivo che facilita l'avviamento ed il funzionamento del motore «a freddo» è sistemato nel vano motore e provvede a fornire un impulso elettrico agli elettroiniettori al momento dell'avviamento del motore.

CENTRALINA (o cervello elettronico)

È sistemata all'interno dell'abitacolo vettura sulla fiancata destra sotto il cruscotto e ha il compito

di ricevere tutte le informazioni elettriche dai sensori sopra descritti, e di elaborarle fornendo in definitiva degli impulsi elettrici di durata opportuna agli elettroiniettori.

POMPA ELETTRICA

La pompa di alimentazione è del tipo elettrico con avvolgimenti ed indotto «a bagno». Situata nello spazio tra il serbatoio carburante e l'alloggiamento della ruota di scorta, ha il compito di prelevare dal serbatoio il carburante inviandolo sotto pressione al filtro carburante e da questo alla tubazione di alimentazione degli elettroiniettori, al termine della quale è sistemato un regolatore di pressione da cui il carburante superfluo fuoriesce ritornando al serbatoio.

Questa pompa, appena il motore è predisposto per l'avviamento, riceve corrente dalla centralina per la durata di un secondo (e poi si arresta) se il motore non gira. Se invece il motore gira con continuità la pompa funzionerà regolarmente.

REGOLATORE DI PRESSIONE

È di tipo meccanico ed è montato al termine della tubazione di alimentazione agli elettroiniettori. Esso riceve il carburante dalla suddetta tubazione lasciando passare l'eccesso di carburante stesso nella tubazione che parte da esso e va al serbatoio carburante. Questo regolatore è del tipo meccanico a membrana.

ELETTROVALVOLE DI INIEZIONE O ELETTROINIETTORI

Questi iniettori, montati nella parte terminale del collettore di aspirazione ed orientati in direzione della corrispondente valvola di aspirazione, sono essenzialmente delle elettrovalvole il cui spillo di tenuta, quando il solenoide di comando è attraversato dalla corrente, si solleva di una quantità pari a mm 0,15 assicurando una sezione di passaggio del carburante di forma e dimensione costante.

In conseguenza di ciò e poiché la pressione di alimentazione è anch'essa costante, la quantità di carburante iniettata è esclusivamente dipendente dal tempo di apertura dell'elettroiniettore stesso. Questo tempo è molto piccolo, dell'ordine di alcuni millesimi di secondo.

Per maggior chiarezza ricordiamo che la rotazione di 180° che l'albero motore compie per portare lo stantuffo dal P.M.S. al P.M.I. durante la fase di aspirazione in un motore a 4 tempi che gira al regime di 1.000 g/1' si effettua nel tempo di 30 millesimi di secondo, mentre a 6.000 giri al minuto 1' la fase di aspirazione invece si effettua in 5 millesimi di secondo.

DISPOSITIVO PER L'AVVIAMENTO E IL FUNZIONAMENTO DEL MOTORE «A FREDDO»

È costituito da:

- un elettroiniettore per l'avviamento a freddo che inietta, per un tempo variabile, del carburante supplementare (finemente polverizzato) nel collettore di aspirazione nella fase di avviamento del motore quando questo si trova in particolari condizioni di funzionamento.

L'elettroiniettore entra in funzione quando la temperatura del liquido refrigerante è inferiore a 35 ± 3 °C;

- un interruttore termico a tempo, montato sul collettore uscita liquido refrigerante dal motore, che ha il compito di alimentare elettricamente l'elettroiniettore, quando il liquido refrigerante si trova nelle condizioni di temperatura indicate al punto precedente.

L'interruttore è inoltre dotato di un avvolgimento termico che, trascorso un certo tempo, si scalda per effetto del passaggio della corrente interrompendo l'alimentazione all'elettroiniettore;

- una valvola aria addizionale, montata sul collettore uscita liquido refrigerante dal motore, che fornisce al motore, nella fase di riscaldamento, una quantità d'aria supplementare. Tale quantità d'aria si trova in giusto rapporto con il supplemento di carburante determinato dalla centralina elettronica in funzione della temperatura del motore il cui valore viene rilevato dalla sonda di temperatura «NTC 2».

La sezione di passaggio dell'aria, all'interno della valvola, varia con il variare della temperatura del liquido refrigerante; in particolare a circa -20°C la valvola è completamente aperta, mentre a circa 70°C è completamente chiusa.

MOTORE

Potenza massima	125 CV DIN a 5800 giri/min	(115 CV a 5500 giri/min)
Coppia massima	17,5 mkg a 3700 giri/min	(17 mkg a 3500 giri/min)
Potenza al regime di coppia massima	90 CV	(83 CV)

ALIMENTAZIONE

A iniezione di carburante nel collettore di aspirazione immediatamente a monte delle valvole. Sistema Bosch con comando elettronico.

CAMBIO

A cinque marce. Rapporti: 3,92 (3,83) in I; 2,54 (2,17) in II; 1,69 (1,40) in III; 1,21 (1) in IV; 1 in V; 3,99 (4,21) in RM.

PROPULSORE

Rapporto 11,42 (3,818:1)-(11,43).

RUOTE

Pneumatici Goodyear 175 SR14-GB00 Custom Rib; Michelin 175-14 ZX - a richiesta 175-14 X AS. Pressione di gonfiamento anteriori e posteriori 1,8 kg/cmq. Per Michelin X AS 1,7 kg/cmq. A pieno carico o su percorsi veloci tali valori vanno aumentati di 0,2 kg/cmq.

STRUMENTAZIONE

Spia freno inserito e livello liquido freni sono separate, a lampeggio la prima, fissa la seconda. (Spia unica. La seconda spia è utilizzata per l'arricchitore miscela.)

GUIDA

Rapporto 17,4:1.

PRESTAZIONI

Velocità massima alle varie marce, in km/h (* a 6000 giri/min):

prima*	seconda*	terza*	quarta	quinta	RM*
47	72	109	152*	oltre 180	46
(50)	(83)	(128)	(oltre 175)	180	(43)

Velocità a 1000 giri/min in presa diretta: 30,69 km/h (29,98).

Pendenza massima superabile in prima (con 4 persone a bordo e 40 kg di bagaglio): 47% (41%).

Consumo (CUNA) in litri/100 km: 10,5 (10,7).

Informazione per la centralina elettronica oppure comando	da	Contenuto dell'informazione oppure del comando	Informazione per la centralina elettronica oppure comando	da	Contenuto dell'informazione oppure del comando
A	1	condizione di carico del motore	H	2	tensione d'alimentazione per la centralina elettronica
B	11	innesco dell'elicio (altesino); regime dei giri	J	21	comando elettropompa durante l'avviamento del motore
C	10	durata dell'apertura delle elettrovalvole di iniezione (iniettori)	K	10	comando elettropompa mediante il relais della pompa
D	11	correzione della mandata di carburante in funzione della temperatura dell'aria aspirata	Altre informazioni		
E	18	correzione della mandata di carburante in funzione della temperatura del liquido refrigerante e quindi del motore	L	21	dal morsetto 50 del motorino avviamento, all'interruttore termico a tempo
F	17	comando impulsi supplementari per brusche accelerazioni	M	17	dell'interruttore termico a tempo alla elettrovalvola per avviamento a freddo
G	13	condizione di regime nel minimo (farfalla chiusa)	N + O	13	circuito del liquido di raffreddamento alla valvola aria addizionale

CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

Il carburante viene aspirato, dal serbatoio (1), dalla pompa di alimentazione (2) e, attraverso un filtro fine (3), viene inviato alla conduttura di alimentazione elettroiniettori (8) e (7). Il regolatore di pressione (4), posto alla fine della conduttura, limita la pressione del carburante a 2 atmosfere.

Le elettrovalvole di iniezione (8) sono collegate alla conduttura di mandata mediante i ripartitori (5) e (6); così pure l'elettrovalvola per l'avviamento a freddo (7).

Dal regolatore di pressione, il carburante eccedente ritorna al serbatoio attraverso la tubazione di ritorno.

Una valvolina di sovrappressione, posta nell'interno della pompa, interviene cortocircuitando i lati di aspirazione e di mandata quando la pressione per una avaria (ad es. ostruzione del circuito) raggiunge il valore di circa 4 atmosfere.

Inoltre, nel raccordo di mandata della pompa, si trova una valvolina di ritenuta che serve per mantenere in pressione il circuito anche a pompa ferma.

CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE DELL'ARIA

L'aria necessaria per la combustione giunge nella camera di scoppio passando attraverso il filtro dell'aria (9), la valvola a farfalla (13), il collettore di aspirazione (14) e la valvola di aspirazione.

La valvola a farfalla (13) è fissata al collettore di aspirazione e viene azionata dal pedale acceleratore mediante apposito tirante.

La quantità d'aria che entra nel collettore di aspirazione è dipendente dalla posizione della farfalla (13); di conseguenza, la pressione nel collettore dipende anch'essa dalla posizione della farfalla (13).

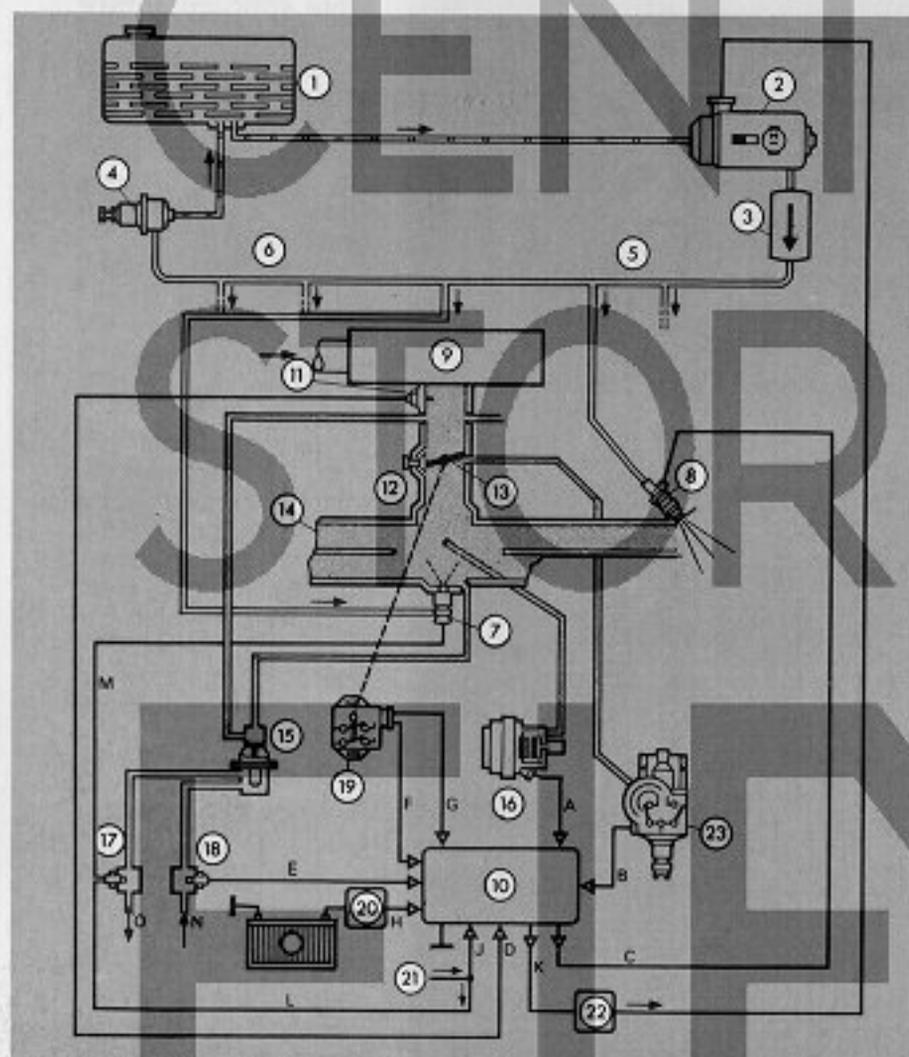
Questa pressione, minore di quella atmosferica, è trasmessa, mediante due tubi flessibili in gomma, rispettivamente al «sensore» di pressione (16) ed al comando anticipo a «depressione» del distributore d'accensione (23). Al minimo la farfalla è chiusa e l'aria occorrente per il funzionamento del motore al minimo passa attraverso un canale by-pass.

Girando la vite del minimo (12) viene modificata la sezione del by-pass e quindi anche il regime di giri del minimo in quanto la maggiore (o minore) quantità d'aria che entra nel collettore farà variare la pressione nello stesso e quindi anche all'interno del sensore di pressione (16), per cui esso invierà alla centralina elettronica un segnale elettrico per effetto del quale verrà aumentata (o diminuita) la quantità di carburante iniettata.

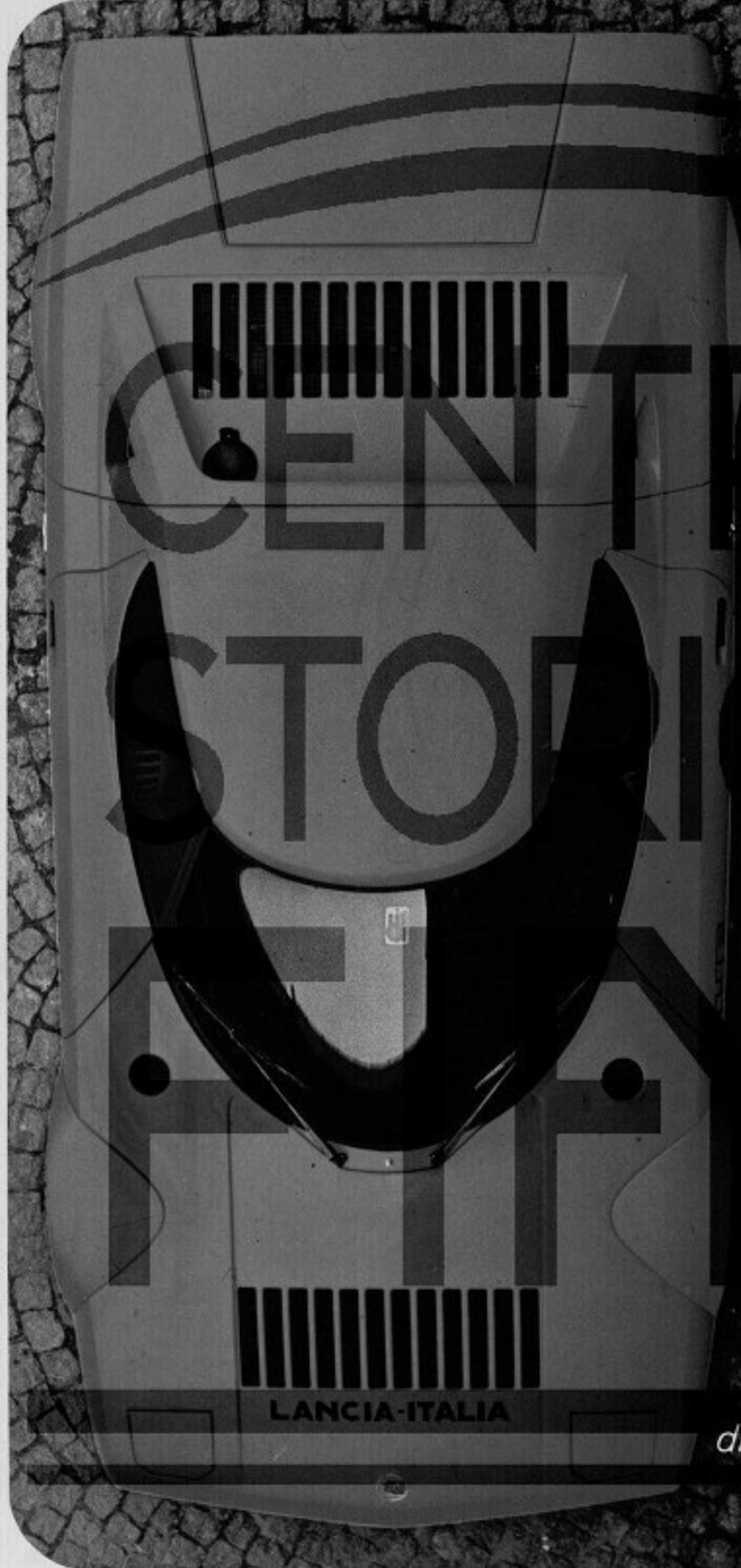
La registrazione del minimo deve essere fatta soltanto a motore caldo (temperatura del liquido refrigerante circa 85 °C).

Così viene assicurata la chiusura della valvola aria addizionale (15).

La valvola aria addizionale ha il compito di alimentare il motore durante la fase di riscaldamento con una quantità d'aria supplementare in giusto rapporto con il supplemento di carburante, determinato dalla centralina elettronica in funzione della temperatura acqua motore che viene rilevata dalla sonda temperatura acqua (18). Ciò avviene variando la sezione utile di passaggio aria mediante un otturatore di sezione opportuna.



- | | |
|--|--|
| 1) Serbatoio del carburante; | 14) collettore d'aspirazione; |
| 2) elettropompa del carburante; | 15) valvola aria addizionale; |
| 3) filtro del carburante; | 16) sensore di pressione; |
| 4) regolatore di pressione; | 17) interruttore termico a tempo; |
| 5) ripartitore del carburante ai cilindri 1 e 3; | 18) sensore di temperatura acqua motore (NTC 2); |
| 6) ripartitore del carburante ai cilindri 2 e 4; | 19) interruttore sulla farfalla con comando impulsi supplementari per brusche accelerazioni; |
| 7) elettrovalvola per avviamento a freddo; | 20) relais principale; |
| 8) elettrovalvole di iniezione (elettroiniettori); | 21) collegamento dal morsetto 50 del motorino avviamento; |
| 9) filtro dell'aria; | 22) relais dell'elettropompa; |
| 10) centralina elettronica; | 23) distributore di accensione con contatti per: distribuzione impulsi agli iniettori e segnalazione del n. di giri (contatti d'innesco I e II). |
| 11) sensore di temperatura aria (NTC 1); | |
| 12) vite per registrazione minimo; | |
| 13) valvola a farfalla; | |

A black and white photograph showing the front view of a Lancia Stratos HF. The car is centered in the frame, with its distinctive wedge-shaped nose and large air intakes visible. A large, semi-transparent watermark of the word 'CENTO' is overlaid across the car's front. The background is a dark, textured surface, possibly cobblestones. The overall tone is dramatic and technical.

GLI SVILUPPI DEL PROGRAMMA STRATOS

Da qualche settimana lo Stratos sta compiendo la prima fase della sua messa a punto. Collaudatori e piloti della Squadra Corse si alternano al volante del prototipo sulla pista interna dello stabilimento di Chivasso, e si può dire che di giorno in giorno questa macchina, di cui tanto si è parlato durante e dopo il Salone di Torino, stia «crescendo». Certo non sarà un periodo breve come gli impazienti ragazzi della Squadra vorrebbero. Certo ci sarà ancora molto lavoro per tutti (non dimentichiamo che si tratta di una macchina nuovissima, e per molti aspetti d'avanguardia, non di un modello derivato da una meccanica di produzione); ma le risultanze sono così promettenti da permettere di formulare consapevoli speranze sul ruolo che lo Stratos HF potrà avere in campo agonistico, e anche in quello commerciale.

LANCIA-ITALIA

di Ferruccio Bernabò



Si accennava che lo Stratos è stata l'automobile più «chiacchierata» della rassegna d'autunno.

Probabilmente perché è apparsa sulla scena del tutto inaspettata; perché parte della critica non l'ha capita subito; perché qualcuno l'ha giudicata un semplice *dream car*; perché si sono tratte conclusioni troppo affrettate su quella che avrebbe potuto essere la sua motorizzazione.

Forse tutto questo era inevitabile, per l'eccezionalità stessa dell'avvenimento. Ma quello dello Stratos era un progetto serio, concreto. La sua presentazione ufficiale al pubblico è stato un semplice punto di partenza, di cui erano stati previsti gli sviluppi e le tappe successive. Che appunto in questi ultimi mesi hanno cominciato a realizzarsi. La gestazione dello Stratos aveva avuto inizio all'inizio del 1971. Al Salone di Torino dell'anno precedente la Carrozzeria Bertone, sempre così attenta e puntuale nel proporre all'evoluzione formale dell'automobile idee avanzate, sovente coraggiose, aveva presentato un modello di berlina sportiva dalle soluzioni inedite, battezzandola appunto Stratos, e sulla quale aveva montato un gruppo motore-cambio della Lancia Fulvia HF 1600 posizionato nella parte centrale della vettura, e quindi rovesciato, dovendo trasmettere il moto alle ruote posteriori. Il concetto di Bertone era dunque non di rivestire semplicemente un autotelaio, ma di creare ex-novo un'architettura meccanica in funzione della forma (un criterio modernissimo, che qualifica la responsabile sensibilità dei più attenti *designers* di carrozzerie), e alla luce delle esperienze attuali, che si richiamano alla tecnica delle competizioni, è accertato che una razionale impostazione aerodinamica del corpo vettura (la cosiddetta linea «a cuneo», evoluzione di quella «a goccia») si raggiunge appunto con il propulsore in posizione posteriore-centrale.

Certo, lo stratos 1970, con le sue soluzioni avveniristiche aveva molto del «dream car», ma — dice Nuccio Bertone — «conteneva "in nuce" l'idea fondamentale di un modello di destinazione sportiva che avrebbe potuto svilupparsi accogliendo quello che di valido lo studio aveva indicato: niente nasce per caso».

Non era un caso neppure che Bertone avesse scelto come propulsore il Fulvia 1600, corto e compatto. Se non altro, segnò l'inizio di una stretta collaborazione con la Lancia per lo sviluppo del definitivo progetto Stratos. Il quale venne impostato nella tarda primavera dell'anno scorso, con la definizione di un coupé sportivo avente queste caratteristiche di

massima: anzitutto rispondere ai requisiti regolamentari; limitato ingombro longitudinale, grande visibilità, massimo confort interno, possibilità di adottare ruote di diversa misura e sezione senza variare la forma dei passaggi-ruota, una sezione frontale il più ridotta possibile. Infine, la vettura avrebbe dovuto poter accogliere diversi tipi di motore, in relazione con i programmi futuri della Lancia.

Forse per la prima volta nella storia delle costruzioni di vetture sportive, specificamente destinate ai rallies, allo sviluppo della Lancia Stratos vennero invitati a collaborare gli stessi piloti della Squadra Corse, così da tener conto delle esperienze dirette e delle necessità di coloro che lo Stratos impiegheranno in



competizione, specialmente in ordine ai parametri di abitabilità, assetto di guida, visibilità, accesso al motore, allestimenti interni, sistemazione degli strumenti, dispositivi di sicurezza.

Per la vettura venne stabilito un passo di metri 2,16 e carreggiate di 1,40; sospensione a quattro ruote indipendenti, motore centrale; telaio a piattaforma; struttura in profilati di acciaio; largo impiego di particolari in lega leggera; abitacolo rivestito in lamiera d'acciaio, semiscocca anteriore e posteriore in vetroresina. Il prototipo fu realizzato in tempi ridottissimi, così da poter essere presentato al Salone di Torino 1971, di cui doveva costituire uno dei maggiori centri di interesse. Sorpresero la purissima linea cuneiforme, il grande parabrezza a sezione cilindrica e fortemente inclinato che si raccorda ai cristalli laterali, appena interrotto da due sottilissimi montanti; e soprattutto la singolare compattezza (la macchina è lunga appena metri 3,67, larga 1,70 e alta 1,08).

Frontalmente, oltre ai proiettori rientranti — per mezzo di comando elettrico — nel cofano a profilo

deportante, sono incorporati ai lati della maschera altri due gruppi ottici rettangolari con luci di profondità e antinebbia.

La parte posteriore della struttura del padiglione, in lamiera sciolata, ha anche funzione di roll-bar; il lunotto è compreso tra i due elementi che prolungano il padiglione stesso fino a fondersi nella corta coda. Quest'ultima, a profilo tronco, presenta una profonda svasatura centrale. Un'altra novità assoluta è costituita dai codoli copriruota, che come si è accennato possono essere rapidamente sostituiti a seconda delle misure dei pneumatici, senza interrompere l'armonia della linea di cintura e delle corrispondenti sezioni frontali.

Grande cura è stata posta nella sistemazione della ruota di scorta, sotto il cofano anteriore, e nelle finizioni interne, anche se necessariamente ridotte all'essenziale (quanto meno in questa prima versione destinata ai rallies).

L'ampiezza delle porte e il tipo di cernieratura permettono di entrare e uscire comodamente, come su un

normale coupé gran turismo, e questo nonostante la ridottissima altezza dello Stratos. Così sono stati messi in atto vari accorgimenti per accedere al motore centrale.

Quanto alla meccanica, è ancora prematuro entrare nei dettagli, dal momento che gli approfonditi collaudi in corso hanno appunto lo scopo di accertare i principali livelli di rendimento e di affidabilità dei vari organi, e di apportare, dove occorre, le relative modificazioni, specie per quello che si riferisce all'assetto delle sospensioni, alla geometria dello sterzo, alla tenuta di strada, alla resistenza aerodinamica interna. Quanto al motore, si stanno sperimentando vari propulsori del Gruppo cui la Lancia appartiene, anche in previsione delle differenti versioni nelle quali lo Stratos HF dovrà essere commercializzato.

L'attuale fase di messa a punto del prototipo (altri esemplari di pre-serie sono in allestimento) è — non occorre sottolinearlo — tra le più delicate. Ma le premesse inducono a un ottimismo che aumenta di giorno in giorno, e che si riflette nella serenità del lavoro di tutti coloro che, alla Lancia e alla Carrozzeria Bertone, si dedicano agli sviluppi del programma Stratos.

Il momento in cui la nuova arma della Lancia per i rallies entrerà in scena per raccogliere l'eredità della gloriosa Fulvia HF, non è imminente, ma si avvicina settimana per settimana. Del resto non c'è fretta eccessiva: la Fulvia non soltanto continua a sbalordire il mondo sportivo per la sua permanente vitalità, ma ha raggiunto l'apice del rendimento, continua a dare le più grandi soddisfazioni. Prendere il posto della Fulvia HF non è facile, e per questo occorre prepararsi con attenta gradualità. Tanto più che, nei programmi produttivi e agonistici della Lancia, lo Stratos dovrà occupare una posizione di punta, quanto meno idealmente, come immagine della Marca.

F.B.

Rembrandt

una vita tormentata

di Alberto Vigna



Poche gioie, molti dolori, cocenti delusioni
e negli anni della vecchiaia
anche l'incomprensione e l'oblio
dei suoi concittadini
ai quali ha dato alcune
tra le più belle tele della pittura fiamminga.

Gli anni d'oro
nella fastosa casa di Amsterdam
a fianco della giovane moglie Saskia
e, dopo la scomparsa,
l'assalto dei creditori
e le liti con la governante.

Unico palpito di tenerezza
la dedizione della giovane domestica
che gli sarà amica e compagna.
Ancora lutti e infine miseria,
solitudine, morte.



Cristo presentato al popolo - National Gallery, Londra.

T

alvolta nel silenzio e tra le ombre dei musei, sotto le vecchie volte di antichi palazzi, accadono fatti strani. Così anche a Torino, recentemente, nelle sale della Galleria Sabauda nel nobile edificio dell'Accademia delle Scienze. Un giorno due

giovani olandesi piuttosto hippies sono stati visti salire sullo scalone che adduce al museo; si sono subito recati nelle sale in cui è disposta la ricca raccolta di pittura fiamminga, una delle più importanti in Italia. L'aspetto esteriore dei due giovani era piuttosto trasandato, le vesti dimesse e bizzarre, ma era chiaro trattarsi di studenti pienamente a loro agio in una pinacoteca.

Giunti che furono dinnanzi al quadro rappresentante il «Vecchio dormiente» si fermarono come se avessero raggiunto la loro meta.

«Ecco questo è il Rembrandt, amore mio», disse la ragazza, e quella espressione «amore mio» non contrastava con l'apparenza così poco romantica della loro modernità perché il volto della fanciulla era gentile ed atteggiato ad un sorriso che lo illuminava. Poi entrambi, vista una panchina, vi si accuciarono stringendosi in un viluppo tenero e morbido come gatti al sole.

Il guardiano li aveva tenuti d'occhio, ma fu ben presto persuaso della loro innocenza e li lasciò soli a contemplare il quadro. Lui era un ragazzone di contegno timido, con lunghe e scomposte chiome; lei una biondina esile con due trecce un poco molli e sfatte. Appoggiarono l'un capo all'altro e, forse un poco stanchi, forse invitati dal tepore dell'ambiente, chiusero gli occhi per qualche attimo. Fu allora che udirono ben chiara una voce in olandese: «Buongiorno ragazzi e benvenuti, mi fa veramente un gran piacere ascoltare di nuovo la mia lingua...».

In quell'istante forse la sensibilità dei due giovani era un poco ottusa, talché non si stupirono del fatto inconsueto ed accennato con la testa a un saluto si misero buoni e quieti ad udire quanto la voce intendeva loro dire. E poiché era chiaro sin dalle prime parole che il racconto sarebbe durato a lungo si raccolsero in un tenero abbraccio e stettero ad ascoltare. La voce parlò così:

Siete venuti per vedere il quadro di Rembrandt, non è vero? Ecco vi dirò subito un piccolo segreto che vi rivela la mia personalità «non sono un anonimo vecchio dormiente», sono Harmen Gerritszoon van Rijn, padre di Rembrandt. Molti credono che Rembrandt sia un cognome e invece è il nome con cui volli fosse battezzato il mio ottavo figlio. Facevo il mugnaio e Gerrit il primogenito seguì il mio mestiere, Adriaen fu calzolaio; poi ebbi due bimbe morte in tenera età, poi ancora Machteld, Cornelis, Willem che fu fornaio e l'ultima fu Lijsbeth, nata dopo Rembrandt il cui nome ricorda quello della nonna di sua madre che si chiamava Reijmptje e cioè Remigia. Il nome della casata ci veniva dal possesso di un mulino a vento che sorgeva lungo l'Oude Rijn. Mia moglie, Cornelia Willemsdochter van Zuytbroeck, era figlia di un fornaio e mi diede questo ragazzo il 15 luglio del 1606. Io lavoravo sodo e non stavamo male. Mia moglie badava a far muovere le culle dei bimbi e io le ruote del mulino. I ragazzi crescevano bene, erano sani e forti; i più anziani già avevano imparato a sollevare i pesanti sacchi di farina ed anche Rembrandt avrebbe fatto come i suoi fratelli. Ma sentivo che quel ragazzo aveva in sé qualcosa che lo faceva, non dico migliore, ma superiore agli altri ed allora

decisi che avrebbe dovuto studiare, imparare il latino divenire, chissà, un medico, un giurista, un letterato.

Abitavamo nella periferia di Leida presso le antiche mura (lui ha lasciato un disegno del mio vecchio mulino) e la nostra casa era semplice, ma ordinata e non priva di agiatezza. Leida aveva fama nel mondo per la sua università; gli feci frequentare per sette anni la scuola classica e questo fu il periodo in cui acquistò le basi della sua cultura universale. Ben presto fu chiaro che quel dono spontaneo di intelligenza che avevo riconosciuto in lui si sviluppava in un'altra direzione e che Rembrandt non cercava di penetrare un soggetto mediante la conoscenza logica ma attraverso la percezione dei sensi. Ne conclusi che era bene seguire il suo desiderio e metterlo a scuola di un pittore affinché apprendesse i primi principi e i fondamentali dell'arte. Rembrandt fu apprendista per tre anni presso un artista di Leida che si chiamava Jacob Swannenburgh, ma era uomo di non molta fama; poi ebbe un incontro decisivo per la sua istruzione con Pieter Lastmann. Ho detto incontro decisivo perché fu da questo maestro che Rembrandt ebbe modo di accostare gli insegnamenti che provenivano dalla scuola italiana, particolarmente da quella bolognese dei Carracci o da quella coloristica dei veneziani. Mio figlio, purtroppo, in tutta la sua vita non poté mai recarsi in Italia; tuttavia gli insegnamenti di Lastmann in un certo modo sostituirono quelli che avrebbe potuto avere in un viaggio al di là delle Alpi.

V

i parlerò non soltanto della sua vita, ma anche della sua arte e non vi sembri strano che io, modesto mugnaio, possa dirvi di cose di cultura e citare giudizi e riferire apprezzamenti. Io venni a morte nel 1630 e da allora ne è passato del tempo!

Per tutti questi anni ho ricordato i miei ragazzi, ma particolarmente lui, Rembrandt, e ho imparato molte cose. Voi siete giovani e forse non lo sapete ancora, ma quando si muore non si lasciano i propri cari, si vive dentro a loro, come se stessi alle loro spalle; loro non ci possono vedere, ma noi sì. E così per tutta la vita ho seguito Rembrandt nei suoi brevi anni felici, nei lunghi lustri della incomprendimento e della miseria e poi, quando anche lui venne a morte, ho continuato a imparare attraverso quanto di lui è stato detto in riconoscimento del suo genio.

Dal 1625 al 1631 Rembrandt lavorò a Leida; poi si recò ad Amsterdam e per alcuni mesi ebbe occasione di frequentare Jacob Pynas il cui stile era affine a quello di Lastmann; questi due artisti ebbero un'influenza positiva sulla rapida evoluzione della sua personalità. Tornato a Leida mise su bottega in comune con Jan Lievens, più giovane di lui di un anno, ed insieme lavoravano con foga appassionata, tanto che si cominciò a parlare di lui come di un ragazzo prodigio. In quel tempo Arent van Buchel scrisse: «Si fa un gran rumore attorno al nome del figlio di un mugnaio di Leida, ma forse anzitempo».

Nel suo studio era un grande fervore di opere: si dipingeva, si disegnava fino alle tarde ore e si sfruttava la luce delle lunghe serate nordiche. Non c'erano molti denari per pagare modelli e allora prendeva la povera gente delle strade, i vecchi dell'ospizio, le persone di casa. Per dare un volto alla profetessa Hannah, nel quadro che è ora al Rijksmuseum di Amsterdam, Rembrandt fece posare sua madre. Dal viso di questa vecchia donna occupata a



Benabe - Louvre, Parigi.

leggere un grosso libro si sprigiona una luce, il riflesso di una forza interiore di potenza senza uguali. D'altra parte l'interesse che Rembrandt ha sempre avuto per il viso umano ne ha fatto uno degli artisti che ha scavato più profondamente nel campo della rappresentazione non soltanto della realtà formale, ma di una più intima rivelazione dello spirito. L'interesse, appunto, per il viso dell'uomo lo ha portato a guardare in primo luogo a sé stesso; in più di cento autoritratti, incisioni e disegni egli ha riprodotto le sue sembianze in tempi diversi della esistenza così da ricavarne una specie di film sulle trasformazioni della fisionomia e di come i fatti della vita, le rare gioie, i molti dolori, i disinganni e prima la soddisfazione del successo e poi le delusioni della incomprendimento abbiano potuto lasciare segni profondi, dai primi giovanili ritratti

a quell'ultimo nell'anno della morte in cui il viso si sfalda in un sottilissimo gioco di luci e di ombre.

Si può anche dire che la sua è stata una lunga continua confessione che egli faceva a sé stesso per sempre meglio conoscersi. Nell'autoritratto con il casco si è dato un viso melanconico, quello di un povero essere affaticato e smarrito che quasi cerca rifugio sotto il pesante elmo per nascondersi e cercare protezione. E un'altra volta dipingerà una famosa tavola intitolata «L'uomo dal casco d'oro» riproducendo i tratti di uno dei suoi fratelli e anche allora sarà un volto tormentato quello che apparirà dominato dallo sfarzo del morione piumato mentre i riflessi dell'oro, luminosi e sfavillanti, contrastano con le aggrondate ombre del viso e l'uomo appare come un vinto, un umiliato dalla vita. Invece nel celebre autoritratto del 1634,

oggi in palazzo Pitti a Firenze, detto anche l'autoritratto «con la gorgiera», o in quello con l'armatura di alcuni anni prima o in quell'altro del 1639 che va sotto il nome di «Autoritratto con il tarabuso» in cui si ammirano il variegato splendore delle penne dell'uccello che Rembrandt tiene in mano, egli dà le sue sembianze in momenti felici della vita.

Non furono molti i momenti felici mentre egli viveva a Leida, malgrado fossero gli anni della giovinezza. L'ultimo quadro che Rembrandt dipinse nella città natale fu il «Cristo bambino presentato al Tempio». L'edificio ha l'aspetto di una chiesa gotica dai giganteschi pilastri e la luce fa sorgere dalle tenebre il gruppo dei personaggi principali. Un profumo d'incenso sembra alitare nello spazio e Rembrandt, ancorché fosse così giovane, possedeva già pienamente la tecnica del suo famoso chiaroscuro, assai diverso dal «tenebroso» del Caravaggio. Non per nulla si parlerà poi del chiaroscuro «alla Rembrandt» perché forse nessuno come lui ha saputo incupire le ombre o far brillare la luce e servirsi di essa con così rara maestria.

A soli ventisei anni Rembrandt dipinse una delle sue più famose tele la «Lezione di anatomia del dottor Tulp». Con questo gruppo per l'associazione medica di Amsterdam ottenne dalle Corporazioni e dai privati della città il riconoscimento ufficiale, di pittore sociale e maestro del ritratto borghese. Questo quadro gli assicurò fortuna e lodi collocandolo ai primi posti tra i pittori del momento. Il dottor Tulp domina la scena; che sia lui il protagonista nessun dubbio, è l'unico a tenere il cappello in testa mentre i suoi assistenti sono tutti a capo scoperto; egli sta facendo una lezione sulla muscolatura dell'avambraccio e i medici che lo ascoltano formano come una piramide; di fronte a loro, ai piedi del corpo inanimato, un grande libro aperto, il trattato di anatomia che Vesalio pubblicò nel 1555, dove si trova descritto precisamente quanto il dottor Tulp sta insegnando. Il colore, fatto soprattutto di variazioni di bianco, nero e di gradazioni dal verde al grigio, si spande uniformemente sugli uomini e le cose. La luce è tutta raccolta sul cadavere, e la scena è altamente drammatica. Prima di lui soltanto Franz Hals si era impegnato in quadri di gruppo così importanti, ma Rembrandt lo ha sorpassato ottenendo con il semplice allineamento dei personaggi una indimenticabile composizione. Questo tipo di rappresentazione è caratteristica dei Paesi Bassi di religione protestante in cui l'anatomia è considerata molto razionalmente un fatto del tutto dissociato dal misticismo e dal mistero della morte. Nelle nazioni cattoliche come la Spagna e l'Italia (ha scritto Edouard Huttlinger) sono le figurazioni dei martiri che tengono luogo alle lezioni di anatomia.

Molti anni più tardi, in un momento di bassa fortuna, Rembrandt riceverà di nuovo l'ordinazione di un'altra lezione di anatomia, quella del dottor Deyman. Oggi è possibile vederne soltanto più un frammento dal quale si comprende che il pittore operò con spirito profondamente diverso. Il corpo del defunto è presentato in una audacissima prospettiva raccorciata, come quella celebre del Mantegna nel Cristo morto. Il ventre è aperto, il cervello è portato alla luce con l'opera dello scalpello, il corpo sezionato, svelato dal bisturi esprime il dolore dell'uomo, diviene il simbolo di una condizione umana di tragedia



Ritratto del figlio Titus - Kunsthistorisches Museum, Vienna.

e di miseria. Ombre profonde si diffondono per tutta la composizione, che però è ugualmente una vera sinfonia di colori e di macchie luminose. Tra la prima e la seconda lezione di anatomia erano però passati molti anni e Rembrandt aveva modificato il suo stile di pittura e realizzata la sua «maniera grande» che lo ha fatto immortale, anche se non fu sempre compreso ed apprezzato dai suoi contemporanei.

Quando Rembrandt decise di lasciare Leida per stabilirsi ad Amsterdam prese abitazione presso un mercante di oggetti d'arte, Hendrick van Uylenburgh. In quella casa conobbe la cugina del proprietario la giovane Saskia. Era orfana, figlia dell'antico borgomastro di Leeuwarden, di nobile famiglia frisone. In breve l'innamoramento si concluse il 5 giugno del 1633 con il fidanzamento, seguito dalle nozze il 10 luglio dell'anno dopo nella piccola chiesa parrocchiale di Sant'Anna. Rembrandt trascorse gli anni più felici della sua vita a fianco di Saskia, si amavano molto e la posizione sociale di Saskia contribuì ad avviare Rembrandt verso la ricchezza, alla sua ascesa nel mondo del patriziato e della borghesia nella maggiore città olandese.

Nel decennio che seguì, Rembrandt dipinse molti ritratti di grandi personaggi, ebbe molte commissioni sia per opere di pittura sia di disegni o di stampe. Si cimentava in imprese di grande impegno, faceva la concorrenza non soltanto ai suoi compatrioti della celebre scuola fiamminga, ma anche ai grandi pittori francesi e italiani.

La sua pittura si distaccava da quella degli artisti delle nazioni cattoliche essenzialmente per il puritano rigore con cui egli trattò il tema del nudo. Si direbbe che proprio in questa particolare raffigurazione del corpo umano si sente che Rembrandt non è stato in Italia. La maggior parte dei suoi nudi non hanno quel vigore e quella trionfale esultanza che la rinascenza italiana ha saputo loro dare. La bellezza non era per lui fine a se stessa; per esempio nel famoso quadro «Andromeda», dipinto nel 1631, il corpo della donna esposto fino alla cintola è l'antitesi della bellezza classica; il collo segnato da rughe e da pieghe di grasso,



Ritratto della madre - Kunsthistorisches Museum, Vienna.

i seni molli e sfatti, i capelli flosci e scarsi, il viso duro, una donna che è stata definita «un rimedio contro l'amore». Rembrandt vede sovente nella nudità e in specie in quella femminile l'aspetto della miseria umana, l'anticipo e la promessa della morte. Soltanto poche volte egli magnifica il corpo, lo veste di bellezza carnale, come per esempio nella *Danae* che sembrò, tanto più allora, un miracolo di sensualità erotica. Poco lungi da Amsterdam in quegli anni operava Rubens ad Anversa; fu il primo a imporre nell'arte di queste terre — anche nei quadri di soggetto religioso — l'opulenza delle forme che Rembrandt invece quasi sempre copriva nel mistero di un'atmosfera pesante e piena di ombre.

I giovani sposi vivevano in un ambiente ricco, circondati dall'ammirazione ed erano felici. Unica tristezza nella loro vita il fatto che tre dei quattro figli partoriti da Saskia in breve morirono. Il primo, Rombertus, nato nel 1635 non visse che pochi giorni, nel '38 nacque la bimba Cornelia che morì prima di avere raggiunto il mese. Nel luglio del '40 un'altra bimba, anch'essa battezzata Cornelia dal nome della nonna paterna, non sopravvisse e soltanto un anno dopo, il 22 di settembre, nascerà Tito l'unico figlio che diventerà adulto e che accompagnerà il padre per tanti anni quasi un angelo custode.

La coppia per alcuni mesi vive nella casa del parente, poi si trasferisce in un edificio sulla Nieuwe Dielenstraat «accanto alla casa del pensionario Boreel» come il pittore indica in una delle sue lettere rimaste a Costantino Huygins. Con il fastoso matrimonio, saldate le sue radici nella facoltosa società, Rembrandt ottiene incarichi principeschi. Per sei anni dipinge, al servizio di Federico Enrico di Orange, una serie di quadri illustranti la storia di Cristo. Ha una vastissima attività grafica e raccoglie intorno a sé molti giovani tra cui Backer, Bol, Flink, Victors, Philips Koninck e van der Eeckhout e con essi intraprende anche opere grafiche collettive seguendo l'esempio che gli veniva da Rubens e dalla sua scuola libera e aperta.

I ristretti limiti di una casa borghese non gli sono più sufficienti per ospitare la bottega ed allora il pittore si trasferisce in un grande edificio di molti locali con cantine

e vaste soffitte, quella stessa casa che oggi è la meta di tutti i turisti che visitano Amsterdam, in un certo qual modo il tempo dell'arte rembrandtiana.

Chi giunge oggi nella Jodenbreestraat al numero 4, appena passato l'angolo della via che fiancheggia uno dei più grossi canali della città (al tempo di Rembrandt la strada si chiamava Sint Anthonies Breestraat e portava ai ricchi quartieri degli ebrei) entra nell'antica magione da una porta dipinta di verde e si trova in un raccolto ambiente che, fatto tipico della civiltà locale, sente a un tempo del museo e del santuario. Alle pareti molte riproduzioni delle stampe più famose. Nelle camere pochi mobili, varie bacheche con i documenti, lettere, antiche pergamene. I vetri delle finestre lasciano intravedere scorci di canali con acque verdi e gialle o le prospettive di case dagli aguzzi tetti di legno dai quali si staglia, come un becco, la trave della gru fissa per far salire ai piani superiori, i grandi e ben scolpiti mobili fiamminghi che non passano per la strettura delle scale, o per far scendere i morti nel loro ultimo viaggio.

La casa era stata costruita nel 1607 e Rembrandt la comperò da un certo Christoffel Thijssens per 13 mila fiorini. Era una grossa somma di cui il pittore non aveva piena disponibilità; perciò versa un acconto impegnandosi di pagarne i restanti tre quarti nel termine di alcuni anni. Ha così inizio il periodo più lieto della vita di Rembrandt che il primo maggio del 1639 entra nella bella abitazione che ha scelto non soltanto per la personale amicizia con il vecchio proprietario, ma anche perché vicina ai luoghi di culto degli ebrei che facevano rinascere il mondo ricco di colore dell'Antico Testamento tanto allettante per il suo spirito.

In quegli anni Rembrandt dipinse come un forsennato dal mattino alla sera; accrebbe le sue ricchezze ma non seppe conservarle. Regalava a Saskia lunghi fili di perle, la dipingeva vestita di abiti sontuosi, come in un celebre quadro in cui è riprodotta sulle sue ginocchia mentre lui con un grande bicchiere brinda felice alla vita ed al successo. Non è la sua opera migliore, perché lui traeva ispirazione dalla mortificazione, dalla sofferenza e dal dolore, più che dalla gioia.

Collezionista appassionato fino quasi alla mania, riempì la casa di oggetti d'arte, di mobili antichi, di stoffe di pregio, di costumi esotici, di sculture e pitture e strumenti musicali, elmi e corazze che andava acquistando con accanimento nelle pubbliche aste per somme talvolta sproporzionate al valore effettivo. Nel 1640 in Leida viene a morte la madre e Rembrandt ne eredita buona parte della non trascurabile fortuna, ben presto dispersa in nuovi acquisti.

Purtroppo la giovane sposa era gracile, debole e insidiata dal male. Quando nacque Tito, nel settembre del 1641, Saskia era all'estremo delle forze; sopravvisse per pochi mesi e morì nell'estate dell'anno successivo senza aver più potuto lasciare il letto. Forse la sua fine fu dovuta alla tubercolosi. Il 15 giugno del 1642 fu aperto il testamento in forza del quale la sua fortuna di 40.000 fiorini veniva legata al figlio Tito. A Rembrandt era riservato l'usufrutto dei beni, ma una clausola stabiliva che lo avrebbe perso se si fosse risposato. Saskia aveva soltanto trent'anni e

CENTRO STORICO LETT

Il sacrificio di Isaac - Gemäldegalerie, Dresda.

Rembrandt acquistò per lei una tomba nel cimitero del Oudekerk dove la salma trovò il suo ultimo riposo.

Con la morte di Saskia la malasorte si accanì su Rembrandt. La moglie era stata per lui l'ispirazione e la fiamma che accendeva il suo estro nelle storie bibliche, nelle composizioni mitologiche o nella ritrattistica profana. Quando già era chiaro che la giovane donna non avrebbe superato la malattia, Rembrandt era impegnato a dipingere quello che forse è il suo quadro più celebre: «*La ronda di notte*». In questo gruppo di soldati, come trasfigurata in un mondo incantato, Rembrandt ha posto una immagine di fantasia alla sua amata come se Saskia fosse tornata bambina in una dimensione senza tempo, quasi fosse un folletto impastato soltanto di luce.

Per «*La ronda di notte*» Rembrandt infranse una tradizione che Franz Hals e altri pittori avevano sempre rispettato.

Egli tratta il gruppo degli uomini d'arma in una visione drammatica, in una scena che avviene, malgrado il titolo, di giorno forse al tramonto, ma che è immersa nella abituale cupezza. In centro l'alta figura vestita di nero del capitano Frans Banning Cocq con a lato il luogotenente Willem van Roytenburg, che indossa panni di un pallido giallo che sfuma nel bianco. Il capitano ha dato ordine ai suoi uomini di prepararsi; soldati armati giungono da tutte le parti e in mezzo ad essi bambini, un nano e infine l'apparizione sfavillante della bionda ragazzetta che dà al gruppo toni ed echi di un sogno. L'atmosfera sembra carica di vapori ed è chiaro che Rembrandt ha voluto imprimere al quadro il senso di una scena unitaria più che quello della riproduzione, come allora usava, delle fisionomie dei committenti. Ed infatti solo la calorosa difesa del capitano Cocq evitò che l'opera venisse respinta, anche se gli stessi

uomini della compagnia si rivolsero poi ad un altro artista per una più convenzionale riproduzione delle loro figure. Saskia morta da pochi mesi, per badare al figlioletto Tito, Rembrandt assume come governante Geertje Direks vedova del trombetta Abraham Claessoon. Non fu una buona decisione. I rapporti del vedovo con questa donna, alla quale fece un ritratto e regalò dei gioielli, con ogni probabilità dopo essere scivolato nel suo letto, provocarono una serie di penose liti. D'altra parte Geertje era un'isterica; voleva essere sposata, finì di lasciare la casa con la promessa di una pensione, portando via i preziosi. Rembrandt fu costretto a chiamarla in giudizio. Venne condannata a dodici anni di permanenza in un asilo correttivo, dal quale Rembrandt stesso la tolse dopo cinque anni, ma la donna poco dopo morì.

Nel processo in favore del pittore intervenne a testimoniare una giovane di origine campagnola, figlia di un sergente, nata nel 1625. Forse era già al suo servizio; il suo nome è Hendrickje Stoffels. Sarà la buona fata che veglierà su Rembrandt negli anni della sventura, allevierà Tito, pallido ragazzo che cresce fragile sotto gli occhi preoccupati del padre, creatura tenera, buona, affettuosa; darà la quiete dei sensi e un'appartata felicità al pittore poco più che quarantenne. Gli starà sempre vicino discreta e prudente, anche se incolta; di lei non si conosce, in tanti documenti che rimangono, neppure una firma perché non sapeva scrivere. La loro unione non fu regolarizzata dal matrimonio religioso, data la clausola del testamento di Saskia che gli vietava di risposarsi pena la decurtazione della rendita che essa aveva lasciato. La donna soffrirà molto di tutto ciò anche perché la corte ecclesiastica della chiesa calvinista accusa i due di concubinato e infine cita Hendrickje in giudizio da sola, forse perché Rembrandt in quel periodo aveva aderito alla setta dei mennoniti. La giovane subì aspre rampogne degli ecclesiastici e fu punita con l'esclusione dalla mensa eucaristica. Nel 1665 dà alla luce una bambina che fu chiamata Cornelia a ricordo delle due figlie di Saskia che erano morte. Cornelia sarà l'unica a sopravvivere a Rembrandt.

Le spese folli per aumentare la sua collezione travolsero l'artista nel disastro economico. Non aveva finito di pagare la casa; ottiene prestiti tra gli altri dall'amico Jan Six, di cui rimane quello che è forse il più bel ritratto portato a termine dal pittore. Infine, pressato dai creditori, Rembrandt chiede all'Alta corte un provvedimento di «cessio bonorum» nei loro confronti, larvata ma non infamante dichiarazione di fallimento, giustificando il suo dissesto con perdite che avrebbe sofferte «nel commercio e sul mare». Nel luglio del 1656, l'anno prima dipinse il celebre «Bue macellato» ora a Parigi, viene redatto l'inventario dei suoi beni che, in due tornate annuali successive, vengono dispersi all'asta nella taverna De Keyzers Kroone (l'edificio esiste tuttora e in esso il manifesto della vendita all'incanto) e ne vengono tratti circa 20.000 fiorini cosicché i creditori non poterono essere pienamente compensati. Tra i beni dispersi vi era una settantina di quadri a sua firma, disegni e stampe.

Privato di ogni possesso Rembrandt, mediante un contratto notarile, stabilisce un accordo con Hendrickje e il figlio Tito che avevano messo su un piccolo commercio d'arte. Il contratto faceva sì che Rembrandt diveniva un loro

dipendente: essi avevano obbligo di alloggiarlo, nutrirlo, assisterlo ricevendo in compenso il diritto esclusivo di vendita di ogni sua opera. Con questo accorgimento il pittore viene posto al riparo da ogni eventuale rivendicazione dei creditori. Egli può stabilire così rapporti col nobile siciliano don Antonio Russo che gli compensa largamente il quadro «Aristotile» e poi un altro «Omero» e l'«Alessandro il grande» e continua a produrre opere in quella che è stata definita la sua «maniera grande».

Il gusto del pubblico però si era diversamente orientato e la sua pittura non piaceva più. Amici influenti, specie Jan Six, riuscirono ancora a procurargli qualche commissione importante come la seconda lezione di anatomia, ritratti, e quello che avrebbe dovuto essere il più monumentale dei suoi dipinti «La congiura di Giulio Civile capo dei Batavi» che gli fu commissionata dal municipio di Amsterdam. Ma quando la conseguì, l'opera rimase soltanto per pochi giorni esposta e poi gli venne rinviata. Tuttavia alcuni suoi concittadini, i sindaci della Corporazione dei drappieri, gli «Staalmeesters» gli ordinarono la consueta scena di assieme che permise a Rembrandt di attuare la sua migliore composizione nel campo della ritrattistica.

Rembrandt addolorato si chiude in se stesso, nelle sue ispirazioni fatte di fantasia e di luce come il *Ritratto dei due negri*, il *Saul e Davide*, la lunga serie dei ritratti di Tito e della buona Hendrickje. Conserva molte delle più famose incisioni: i «Tre alberi» o «La presentazione di Gesù al Tempio» o il «Cristo guaritore» la famosa stampa detta dei cento fiorini; dipinge paesaggi in stile eroico o malinconico o scene bibliche intrise di colori giallo-oro, rosso-fuoco, bruno-terra che sono tra le sue opere più ragguardevoli. Quando era stato costretto a lasciare la sua bella casa Rembrandt si ritirò con Hendrickje, Tito e la piccola Cornelia in una modesta abitazione del popolare quartiere Jordaan. Vive in povertà, dimenticato da tutti; lo visitano soltanto il vecchio amico Six o il rabbino Samuel Manasse ben Israel e pochi altri. Qui è colpito da ultimi cocenti dolori. Nel 1663, il 21 luglio, muore Hendrickje; gli restano soltanto Tito e la figlioletta. In quegli anni dipinge il famoso quadro «La sposa ebrea», ha la soddisfazione di essere cercato dal granduca Cosimo III dei Medici e di essere presente al matrimonio di Tito con Magdalena van Loo, nipote della sorella di Saskia. Ma Tito pochi mesi dopo morirà distrutto dalla tisi e la sua figlioletta, battezzata Titia, nascerà alcuni mesi dopo la sua fine avvenuta il 4 settembre 1668; anche la nuora Magdalena morirà un anno dopo.

Nel 1669 Rembrandt dipinge un suo famoso autoritratto e infine in settembre l'ultimo quadro rimasto incompiuto: «Simeone col bambino Gesù».

Il 4 ottobre 1669 Rembrandt muore povero. Nei registri della Westerkerk figura la seguente annotazione: «8 ottobre Rembrandt van Rijn, pittore domiciliato nel Rozengracht di fronte al Doolhof; bara da sedici portatori; lascia due bambine; incassati 20 fiorini». L'elenco dei suoi beni è di poche voci: pennelli, alcune stampe, poche vesti di lana.

La vera eredità da lui lasciata è stata quella «del genio più originale e più autentico della sua terra». È stato uno dei capostipiti della modernità, ha vissuto al limite di un mondo vecchio dominato dalle inquietanti certezze della religione e un mondo nuovo ossessionato dai logici dubbi della scienza.

A.V.

Pieta'

Nell'agosto 1942 cinquantasettemila alpini e quattordicimila muli, componenti il Corpo d'Armata Alpino, furono caricati su duecento tradotte e trasferiti dalle basi italiane sul fronte russo: rientrarono in Italia, nel marzo del 1943, ventisettemila alpini ed un migliaio di muli. Nella naja alpina di quei tempi l'uomo ed il mulo costituivano un complesso così unitario che spesso il viso del conducente finiva per rassomigliare a quello del mulo. La parte più dura ed ingrata era comunque sempre quella dell'uomo. Quando moriva un alpino, una striscia rossa sul «giornale di contabilità» ed una comunicazione di servizio al deposito erano sufficienti per ottenerne un altro in sostituzione. Quando moriva un mulo, bisognava scrivere un verbale, più volte firmato e controfirmato, raccogliere testimonianze e spedire il tutto al Ministero della Guerra, a Roma, insieme con lo zoccolo anteriore sinistro, su cui era impresso il numero di matricola. Dopo di che il mulo di rimpiazzo non arrivava.

Il Corpo d'Armata Alpino, al comando del generale Nasci, era costituito da tre divisioni, la Cuneense, la Tridentina e la Julia. I ricordi che seguono si riferiscono al «gruppo alpino d'intervento», costituito da due battaglioni piemontesi, il «Saluzzo» della Cuneense ed il «Cervino» della Scuola Centrale di Alpinismo di Aosta e dalla intera divisione Julia composta dai battaglioni friulani «Gemona», «Tolmezzo», «Cividale», dai veneti «Vicenza» e «Val Cismon», dall'abruzzese «L'Aquila» e dai tre gruppi di artiglieria alpina «Udine», «Conegliano» e «Val Piave» formati da friulani e vicentini con qualche elemento emiliano.

Perché le truppe alpine, con un addestramento e una attrezzatura ispirate alla filosofia della montagna e della difesa della porta di casa, sono state mandate a combattere nelle pianure russe, a tremila chilometri, in linea d'aria, dal Brennero? La risposta è semplice anche se oscura. Secondo la strategia del «Blitz-Krieg», il Corpo d'Armata Alpino doveva arrivare in ferrovia fino alle pendici settentrionali del Caucaso, superarlo, insieme con reparti di Alpenjäger, proseguire per l'Acrocoro Armeno, discendere in Turchia e proseguire verso Est per il Libano, punto d'incontro prestabilito con l'Armata italiana e l'Afrika Korps del generale Rommel provenienti da Ovest, ossia dalla Libia e dall'Egitto.

Ma non andò così. Questa la successione degli avvenimenti, così come li ho visti e vissuti, nella mia qualità di sottotenente della 17ª batteria del «Dio Terzo», espressione con cui veniva definito il 3º Reggimento Artiglieria Alpina, Gruppo Udine «Tasi e Tira», Divisione Julia. Tutti i riferimenti a persone, luoghi, fatti e date sono veri.

17/8/'42 - Ore 17: il capostazione di Gorizia Montesanto ha soffiato in un fischietto di stagno e in una trombetta

di ottone e la 17ª tradotta della Julia con la 17ª batteria a bordo parte per il Caucaso. Il numero 17 ricorre quattro volte. «Non è un po' troppo?» — chiedo al comandante, capitano Franco Frattarelli, romano —. «Sculati, meno balle, il motto friulano della nostra batteria è «anin, varin fortune» («andiamo, avremo fortuna»). È più che sufficiente ad annullare la tua superstizione». I quarantuno vagoni della tradotta trasportano 339 uomini e 153 muli; oltre alle armi individuali, due mitragliatrici Breda 38 e quattro pezzi d'artiglieria 75/13, prodotti nel 1912 in Cecoslovacchia dalla Skoda per conto dell'esercito austriaco e preda bellica italiana della guerra 1915-1918.

18/8/'42 - Ore 6,30: la tradotta entra nella stazione di Bolzano e viene avviata su un binario morto. Gli uomini scendono dai vagoni e vanno a fare i loro bisogni mattutini un po' ovunque sia possibile non pestare quelli lasciati dalle tradotte precedenti. Chissà come faranno gli uomini dell'ultima tradotta.

22/8/'42 - Varsavia: gruppi di civili si avvicinano ai nostri vagoni, ci chiedono notizie dell'Italia e ci propongono scambi di uova e polli contro scatolette di carne e gallette: cibi freschi contro cibi conservati. Per noi è un buon affare: a loro sembra anche migliore. Accanto alla nostra tradotta se ne ferma una della Croce Rossa tedesca, piena di feriti. Vengono dalla zona di Rzev, città a 250 chilometri ad ovest di Mosca. Rivolgo qualche domanda, qua e là. Una nuova situazione si è venuta a determinare nella direttrice d'attacco su Mosca. Le truppe corazzate tedesche, partite da Rzev, erano giunte a venti chilometri dal Cremlino. Poi, improvvisamente, le truppe sovietiche erano partite al contrattacco ed attualmente sono in vista di Rzev e continuano ad avanzare. Ne parlo al capitano ed al tenente Lino Moroni, sottocomandante, 25 anni, anconetano.

Le morte

di Eraldo Sculati

Mi raccomandano di non far trapelare nulla ai nostri. Poco dopo mi raggiunge il mio attendente, Zavagnin. Dice: «Signor tenente, non staga dire niente agli altri ufficiali che i se impressiona. Ma la va male. Il maresciallo Zucov gha dai na stangada ai crucchi. I polacchi i dise che per Natale i russi i ariva a Varsavia. Ai s'è drio a far scorta de galet e scatolete». Toni Zavagnin, di Zugliano, in provincia di Vicenza, vendeva gelati di crema e cioccolato con un carrettino a mano a forma di leone davanti alla scuola del paese. Si salvò dalla Russia ma morì in Italia, sul Pasubio, durante la guerra partigiana, fucilato dai tedeschi.

24/8/'42 - Minsk, Russia Bianca. Accanto alla nostra tradotta diretta ad est, una fila di ebrei, uomini e donne con una grossa «J» gialla cucita sulla schiena, porta a spalla sacchi di grano su un treno merci tedesco diretto ad ovest. Il sottotenente Renzo Palumbo, 23 anni, bolognese, ha in mano un mazzo di rose appassite donatogli da una ragazza alla partenza da Gorizia. Palumbo si avvicina alla colonna degli ebrei, porge ad una donna i fiori, esegue un perfetto saluto militare battendo i tacchi sull'attenti ed inchinandosi leggermente in avanti, fa dietro front e risale sulla tradotta che sta ripartendo. La donna si ferma, stupita: con un braccio regge il sacco di grano poggiato sulla spalla e con l'altra stringe al petto le rose. Tutta la fila degli ebrei si volge a guardare la donna che piange e Palumbo che risale sul vagone. Qualcuno batte le mani. Palumbo morirà quattro mesi dopo, guidando un assalto di uomini e di muli contro un gruppo di carri armati sovietici infiltratosi nelle retrovie del fronte.

25/8/'42 - La tradotta si ferma in aperta campagna, vicino a Poltava, in Ucraina. Una fila interminabile di prigionieri sovietici lavora a contatto di gomiti a rimboccare la ghiaia attorno ai binari. Sono i primi soldati sovietici che vediamo: si avvicinano ai vagoni quasi a toccarli, si chinano rapidi, raccolgono affannosamente con le punte delle dita qualcosa fra la ghiaia e se lo portano avidamente alla bocca. Raccontano le briciole che cadono dalle pagnotte che gli alpini stanno sbocconcellando. Gli alpini, per atavica predisposizione, intuiscono subito quell'esplosione di fame dei prigionieri e gettano loro l'intera pagnotta. Il caporal

maggiore Meneghini, di Vicenza, dal vagone adibito a magazzino viveri, butta giù due sacchi di pagnotte. I prigionieri sono tutti accovacciati per terra. Non ringraziano, non salutano, stanno ritrovando la volontà del masticare. Il caporal maggiore Meneghini è morto a Kopanki il 20 gennaio 1943, colpito alla testa da una scheggia di granata. Pochi minuti prima mi aveva avvisato che dalla sinistra spuntavano dei carri armati sovietici; aveva poi raccolto dalle mani di un portaordini, cadutogli accanto, una busta con la scritta «urgente» ed era corso per consegnarla al Comando. Fu colpito durante il tragitto. Lessi poi il contenuto della busta: era una circolare, del Comando di Armata, datata 10 dicembre 1942. Invitava i comandi dei reparti dipendenti a «far opera di persuasione presso i soldati affinché il Natale fosse ricordato col presepe, tipica espressione mediterranea, e non con l'albero, di tradizione nordica».

27/8/'42 - Arrivati alla stazione di Iziium, troviamo l'ordine di scendere subito dalla tradotta e di raggiungere la Grande Ansa del Don. Sono circa 300 chilometri, da fare a piedi, in direzione nord-est. Niente Caucaso, niente montagne: è iniziata la battaglia di Stalingrado; bisogna proteggere i fianchi dell'Armata di von Paulus. Comincia la marcia. Superato il confine dell'Ucraina, arriviamo a Rovenki, una cittadina russa a poco più di metà strada fra Iziium ed il Don. È qui che il mulo Aristarco, uno dei migliori della batteria, portatostata del secondo pezzo, che è poi il pezzo base, comincia a dar segni di irritazione, non vuole farsi imbastare. Il suo conducente, Bauce, cerca di calmarlo prima dicendogli qualche parolina gentile ad un orecchio, poi mordendo l'orecchio, poi torcendolo, azzannandolo ed infine urlandogli in ambedue le orecchie. Aristarco resiste fiero anche all'azione combinata «torco-mordo-urlo». È bello, Aristarco, e forte. In addestramento, a Gorizia, caricato con 50 chili di basto e 116 di testata, saliva tutto di un fiato in cima al Sabotino. È ugualmente sottoposto alla massima punizione. Eccone la sequenza. Il conducente Bauce chiama il caporale Crosara e se ne va. Il caporale Crosara giunge con quattro uomini. Improvvisamente, di soppiatto, il mulo è assalito alle spalle: due

"CHA COW/TA
LON CH'A COW/TA
VIVA L'APU/TA!"



alpini lo afferrano alle orecchie, abbassandogli vigorosamente il capo, mentre il terzo gli solleva decisamente l'anteriore sinistro. Aristarco resta indifeso ed immobilizzato perché su tre gambe non può più né scalfiare né muoversi. Il quarto uomo e Crosara prontamente lo imbastano e lo caricano di sacchi di sabbia per oltre tre quintali, un carico più che doppio di quello cui è abituato. Schiacciato dal peso, Aristarco non è più in grado di reagire. Può solo trascinare le gambe: gli uomini lo fanno marciare tutta la notte, a bastonate. All'alba arriva Bauce, manda via gli uomini, scarica il mulo e, tutto sorridente, gli infila la musetta con razione doppia di mangime. Aristarco è anche un semplice: ritiene di essere stato salvato dall'affetto del suo conducente e torna ad essergli docile. Ma non dimentica. Per più di un mese tiene d'occhio i componenti la squadra di punizione, finché non gliene capita uno a tiro: con una formidabile doppietta lo calcia in pieno nelle natiche, mandandolo per un mese all'ospedale. Durante la ritirata, il mulo Aristarco cadrà sfinito dalla stanchezza: un gruppo di soldati romeni affamati gli si avventerà addosso, sventrandolo con le baionette e divorandolo sul posto in pochi minuti.

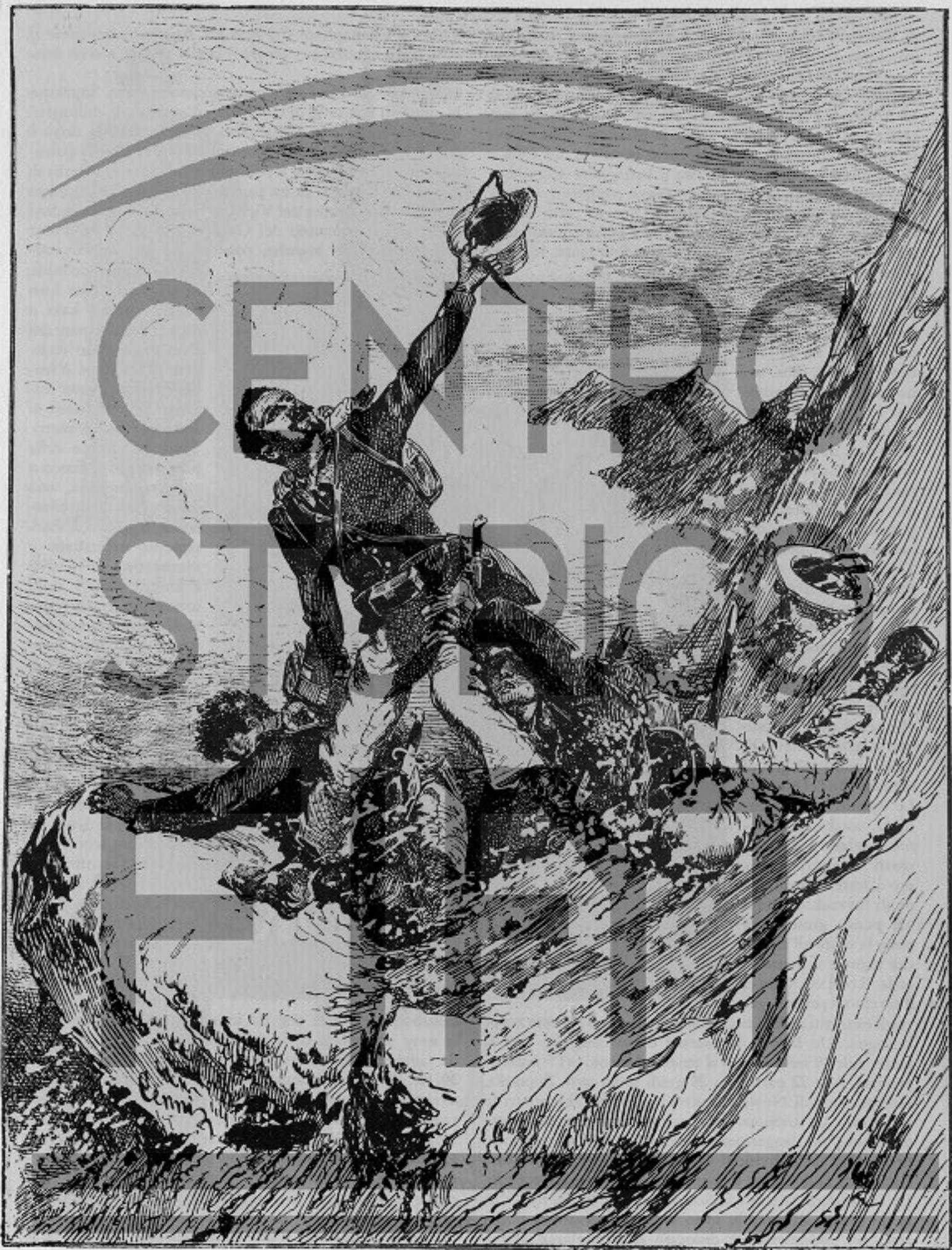
23/9/'42 - Siamo arrivati sulle sponde del Don, non lontani dalla città di Pavlosk. La Julia prende posizione al centro, sostituendo un reparto tedesco che va a riposo. Alla nostra sinistra, guardando il fronte, c'è la Tridentina, alla nostra destra la Cuneense e poi le divisioni di fanteria Cosseria e Ravenna. Verso sera passa un aereo sovietico che lancia dei manifestini: «Benvenuti sul Don, alpini: peccato che nessuno di voi rivedrà la vostra bella Italia. Firmato: Il Comando del Gruppo delle Armate Sovietiche del Don».

Novembre '42 - Giornate calme, notti tranquille sul Don. Piccoli scontri di pattuglie. Siamo a portata di voce con le truppe sovietiche. Il Don è largo una trentina di metri. Il trombettiere Casasola una sera suona un magnifico «silenzio fuori ordinanza».

I russi rispondono con un coro di applausi amplificati dai megafoni ed invitando gli alpini a passare il fiume ed a fraternizzare con loro. Il comando di divisione mi affida l'incarico di tener alto il morale della 17ª batteria, ed inviare in proposito un rapporto scritto, settimanale, all'ufficiale addetto alla propaganda presso il Comando della divisione Julia. Una settimana me ne dimentico. Mi arrivano quasi subito «dieci giorni di arresti di rigore per la grave dimenticanza lesiva alla compattezza psicologica della divisione». L'ufficiale addetto alla propaganda presso la divisione Julia, venni poi a sapere a fine guerra, era un agente dell'Intelligence Service». Ero stato messo agli arresti perché non avevo riferito tempestivamente al nemico sul morale dei miei soldati.

17/12/'42 e seguenti - Improvvisamente la situazione precipita. I sovietici attaccano in forze sul fronte delle divisioni Cosseria e Ravenna che sono costrette a cedere. Intervengono gli alpini del battaglione Saluzzo, che si trovano





di fianco alla Cosseria; riescono a controllare l'assalto ma muoiono quasi tutti. Nuove truppe sovietiche vengono lanciate all'attacco. Contemporaneamente, trasportati da autocarri, arrivano i battaglioni Cervino e L'Aquila con la 18ª batteria. I sovietici alimentano continuamente la battaglia con nuove truppe. Tutta la divisione Julia riceve l'ordine di abbandonare le proprie posizioni sul Don e di raggiungere a marce forzate i battaglioni Cervino e L'Aquila. Il trasferimento deve essere compiuto a piedi, non perché manchino gli autocarri (ce ne sono 600 al Comando del Corpo d'Armata) ma perché sono quasi tutti privi di catene. Di neve ne è caduta tanta, le ruote

slittano e gli autocarri finiscono nei fossati. Slitte non ne possediamo. Bisogna costruirle. Moroni me ne dà l'incarico perché, dice, sono studente di ingegneria. Faccio i conti, ne occorrono venticinque. Dietro di noi si stende un bosco di querce. Sono le due del pomeriggio, secondo l'ordine di partenza impartito dal comando divisione la 17ª batteria deve essere pronta per le 10 di sera. In tutto abbiamo quattro scuri soltanto, ma gli uomini sono tanti. Compongo quattro squadre di venti uomini. Ordine categorico: «Le scuri non devono mai restare ferme». Gli alpini sono i più grandi tagliaboschi del mondo. Le squadre, in fila indiana, assaltano il bosco, scelgono i tronchetti migliori. L'uomo di testa dà una decina di formidabili colpi nel punto giusto, poi passa la scure all'alpino che segue e si mette in coda. E così via. Non ci sono chiodi per collega-

re gli elementi delle slitte, si sostituiscono con robuste zeppe di legno. Un lavoro da maestri d'ascia eseguito con la scure. Alle 19 mi presento al tenente Moroni: «17ª batteria pronta». Alle 22 partiamo. 25 gradi sotto zero. Popovka, Rossos, zona di Nowaja Kalitva: circa 150 chilometri in sei giorni. La divisione Julia prende posizione nel tratto del fronte, ora leggermente arretrato dal Don, tenuto in precedenza dalle divisioni Cosseria e Ravenna. A sinistra è schierata la divisione Cuneense, a destra reparti tedeschi. La 17ª batteria si trova vicino al paesetto di Seleny Yar, in un campo di girasoli, sotto le tende. Davanti a noi, a circa un chilometro, è dislocato il battaglione alpino

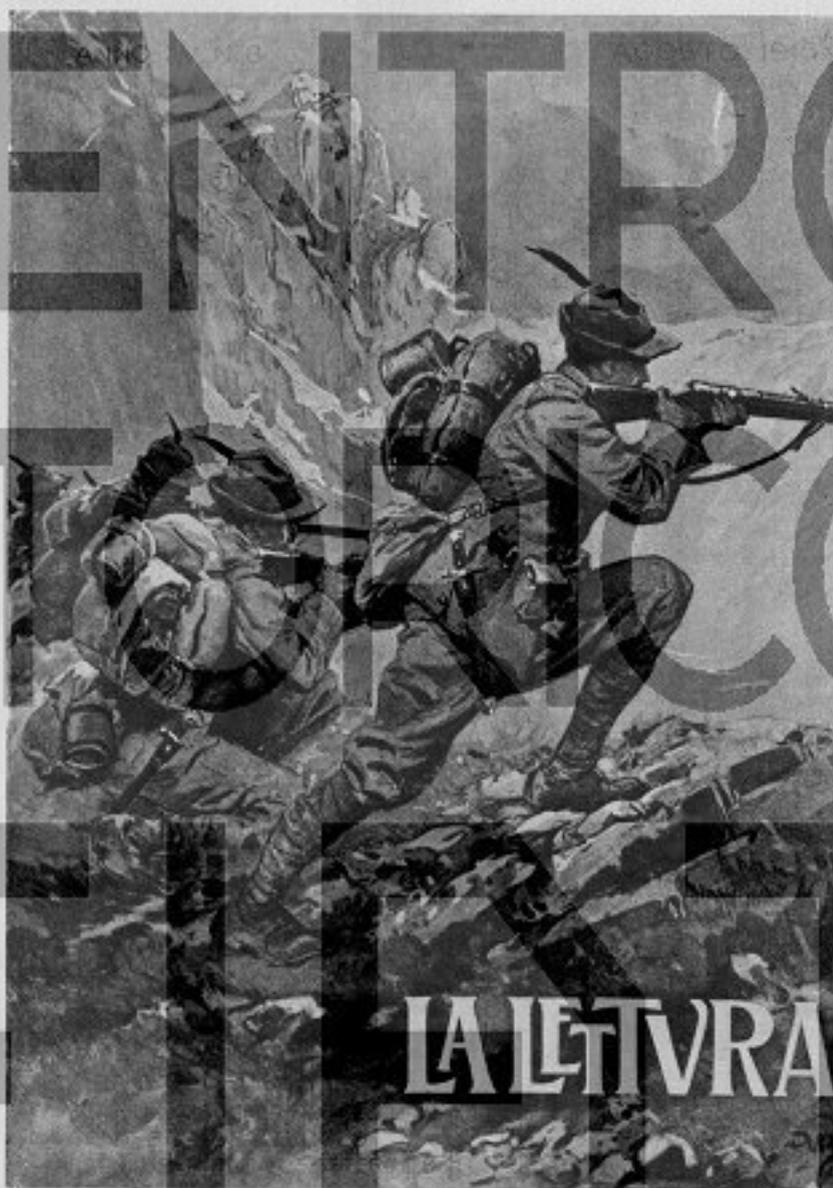
Vicenza. I battaglioni Cervino e L'Aquila hanno perso il 90% degli effettivi per tenere il fronte fino all'arrivo della Julia.

26/12/'42 - All'alba i sovietici attaccano in forze. Superano la cresta di una serie di collinette ad un paio di chilometri dinnanzi a noi e si precipitano verso la valletta dove è trincerato il battaglione Vicenza. Mi trovo con la pattuglia OC (osservazione e collegamento) all'osservatorio di artiglieria, nascosto in un pagliaio ad un paio di centinaia di metri dalle trincee del Vicenza. Sono collegato a mezzo radio con il comando del Gruppo Udine. Le collinette che prima erano bianche, coperte di neve, improvvisa-

mente si tingono tutte di marrone. Nei loro larghi cappotti kaki, i soldati delle armate del Don discendono compatti. La visione è impressionante: sono migliaia, su di un fronte di almeno tre chilometri. Tutte le batterie della Julia aprono il fuoco a cadenza massima, una salve ogni quattro secondi. È un tiro di sbarramento effettuato a mezza costa, l'obiettivo è ampio, tutti i colpi sono giusti. I nostri pezzi di artiglieria non bastano. Poco dopo mezzogiorno la linea di sbarramento viene superata dai sovietici che dilagano verso la valletta. Gli alpini del Vicenza balzano fuori dagli improvvisati trinceramenti gridando «Savoia». Per più di un'ora si svolgono scontri accaniti: fucili, mitragliatrici, bombe a mano e poi la baionetta. Verso le due le truppe sovietiche ricevono l'ordine di ritirarsi. Il Vicenza ritorna nei trinceramenti. Osservo la zona con un

cannocchiale: oltre che da innumerevoli macchie kaki, la neve sui pendii delle collinette è ora ricoperta anche da tante macchie grigioverdi.

30/12/'42 - Trentacinque gradi sotto zero. Secondo attacco sovietico, sempre all'alba. Inizia con una violenta preparazione di artiglieria di grosso calibro, mentre nuove valanghe di fanteria sovietiche straripano verso la valletta. Questa volta la situazione è più grave: la fanteria è sostenuta da carri armati pesanti. Tutte le batterie della Julia entrano in azione. Mi trovo alla linea pezzi con funzioni di sottocomandante. Moroni è in contatto radio con la pattuglia OC e dirige il tiro in base alle informazioni rice-





Alpino
in montura di libera uscita
1873



Alpino
in montura di marcia
1875



Sottotenente degli Alpini
in montura di marcia
1875



Caporale
in montura di marcia
1879



Alpino del Plotone Grigio
in uniforme sperimentale
1906



Caporal Maggiore degli Alpini
in Libia
1911



Alpino
in tenuta di marcia
1915



Alpino
sciatore
1915-18



Sergente di Stato Maggiore
in montura di marcia
1880



Alpino
in montura di marcia
1887



Tenente degli Alpini
in montura ordinaria
1887



Caporale degli Alpini
in montura di marcia in Eritrea
1896



Caporale degli Alpini
in Africa Orientale
1935-36



Alpino
in tenuta di marcia
1940-43



Sergente degli Alpini
sciatori
1940-45



Colonnello degli Alpini
in uniforme ordinaria
1955-70

CENTO ANNI
DEL CORPO
DEGLI ALPINI



Alpino
in montura di marcia
1900



Sergente degli Alpini
sciatori
1903



Alpino
in tenuta di servizio armato
1955-70



Alpino
sciatore
1960-70

CENTRO
STORICO
PRESENT

1890 - Fregio per cappello da ufficiale.



1923-1934 - Fregio per cappello da colonnello.



1880 - Fregio per cappello da truppa.



1923-1933 - Fregio per elmetto.



1934 - Fregio per capello da ufficiale e sottufficiale.

**Cento anni
del Corpo
degli Alpini**



1890 - Fregio per cappello da truppa.



vute. In piedi, una decina di metri dietro di loro, grido ai capi pezzo gli aggiustamenti del tiro e comando il fuoco. Una batteria sovietica ci individua, un grappolo di granate da 150 mm arriva duecento metri alle nostre spalle, ne segue un altro circa duecento metri avanti. Hanno «fatto forcella»: avendo i dati del tiro lungo e di quello corto, sommando e dimezzando, i sovietici sono in grado di ricavare l'alzo giusto per centrarci. Anche gli uomini ai pezzi se ne sono accorti e mi guardano, aspettano l'ordine di buttarsi al riparo nelle predisposte buche di protezione; anch'io ho lì vicino una buca in cui accartocciarmi. Ma non si può sospendere il tiro di sbarramento contro i carri armati sovietici.

Tutti abbiamo paura, dobbiamo vincerla. Ordino urlando fortissimo: «Diciassette batteria, stessi dati, per salve colpi tutti». Gli uomini si scuotono, si mettono a sparare convulsamente e non hanno il tempo di pensare. Giunge il tiro sovietico di controbatteria, il terzo pezzo è colpito in pieno, muoiono tutti, gli altri tre pezzi sono danneggiati, molti i feriti. Sono le 10,30; il Vicenza è ormai allo stremo delle sue forze, anche i sovietici sono provatissimi. Nel cielo appare una squadriglia di Stuka, volteggia un po', poi si abbassa in picchiata verticale, alcuni carri armati saltano in aria. Le truppe sovietiche ritornano sulle loro posizioni di partenza, al di là delle collinette. La battaglia è finita. Si contano i superstiti. Alla 17 batteria ne sono rimasti una settantina. Il battaglione Vicenza, che alla mattina del 26 dicembre contava 1.600

uomini, alla sera del 30 ne conta 60. Al comando della 17 arriva una telefonata: «Posso venire a recitare un rosario con voi?». È il tenente cappellano militare che parla. Risponde Moroni: «Vieni pure; ma non potresti portare anche un paio di fiaschi di vino?». Vado al comando del battaglione Vicenza, medici ed infermieri fanno quello che possono; i feriti sono tanti. C'è anche una fila di alpini con i piedi tumefatti per il congelamento. Un medico li visita. Dice: «Tu no, devi tornare in linea, non posso farti ricoverare: il tuo congelamento è solo di secondo grado». L'alpino si rifascia i piedi con i brandelli di una coperta da campo, mormora: «Pietà l'è morta» e se ne va strisciando i piedi.

Guardo il medico: è commosso. Dice: «Cosa posso fare? questi sono gli ordini: ricoverare solo i feriti gravi ed i congelati di terzo grado. Ma poi, ricoverare, dove?».

16/1/'43 e seguenti - Dopo la battaglia del 30 dicembre, non ci sono stati più attacchi, la Julia è rimasta nella sua posizione difensiva in attesa di ordini. Il giorno 16, al mattino, gli ordini arrivano: il Corpo d'Armata Alpino si deve ritirare dal fronte del Don, puntando verso Belgorod, a circa trecento chilometri in linea d'aria dietro le nostre posizioni, in direzione nord-ovest. La Tridentina, la divisione fino ad ora meno impegnata, aprirà la marcia seguita dalla Cuneense, la Julia sarà di retroguardia. Si

viene a sapere che le Armate Sovietiche del Don, non essendo riuscite a passare sul fronte degli alpini, hanno sfondato, a monte e a valle del nostro schieramento, il fronte ungherese a nord e quello rumeno a sud. Le ultime notizie danno i sovietici all'attacco di Kharkov, città ad una settantina di chilometri a sud di Belgorod. Siamo chiusi in una sacca, le cui tenaglie si serrano a Kharkov. Dovremo rompere l'accerchiamento, per tornare a casa. Se l'ordine di ritirata ci fosse giunto qualche giorno prima, forse avremmo potuto raggiungere le nuove linee tedesche a Belgorod prima che la sacca si chiudesse. La 17 batteria, con i resti del battaglione Vicenza, in tutto 130 uomini ed una cinquantina di muli, costituisce la retroguardia della Julia, l'ultima retroguardia. All'imbrunire, ha inizio la ritirata. Reparti sovietici, composti da soldati e da partigiani, compiono im-

provvisive azioni di disturbo che vengono respinte senza difficoltà con qualche cannonata. Il freddo è intenso, le marce lunghe e faticose.

20/1/'43 - All'alba arriviamo a Kopanki, a circa un terzo del cammino che ci separa da Belgorod. La Cuneense è rimasta accerchiata e non se ne hanno più notizie. Le avanguardie della Julia stanno combattendo per superare gli sbarramenti costituiti da robusti reparti sovietici: vogliono impedirci di accodarci alla Tridentina che ci precede di parecchio. Il combattimento è durissimo, le mitragliere antiaeree sovietiche, dirette contro di noi, fanno strage. Un reparto di cavalleria cosacca del maresciallo Budienni



si profila alla retroguardia, ai margini di un bosco, per completare l'accerchiamento: la 17 reagisce sparando giusto e colpendo i cosacchi che rientrano nel bosco. All'imbrunire i morti sono tanti, i feriti moltissimi. I sovietici, come è loro abitudine, quando è notte smettono di combattere. La vecchia Julia non è riuscita ad aprirsi un varco verso ovest, verso l'Italia. Forse è la fine. Gli ufficiali sono chiamati a rapporto. Queste le decisioni: far saltare i pezzi, distruggere tutto il materiale, conservare solo le armi portatili e le bombe a mano, abbandonare i muli. I feriti vengono ricoverati in un grosso capannone alla periferia del paese. Un medico e cinque infermieri resteranno ad assisterli con tutti i medicinali di cui ancora dispone la divisione. Tutti gli altri uomini validi, circa un migliaio, in fila indiana ed in silenzio, cercheranno di sfilare via dall'accerchiamento. Il distacco dai feriti, dal medico e dagli infermieri, la cui sorte di prigionieri è segnata, è commovente. Camminiamo tutta la notte. Ogni tanto arriva qualche raffica di parabellum. Qualcuno cade, morto o ferito. Tutto quello che si può fare è di trasportare i feriti fino alla più vicina isba ed affidarli ai contadini russi: qualcuno si è salvato.

21/1/43 - Arriviamo verso mezzogiorno a Wirtish Lessmistehanj. Tutti crollano dalla stanchezza e si sparpagliano nelle case; Moroni ed io concentriamo tutta la 17 in un granaio, alla periferia del paese. Si sentono rumori di motori. Moroni mi grida: «Vado a vedere, sveglia tutti!». Urlo, prendo i miei uomini a calci, impreco, non si svegliano. Faccio esplodere una bomba a mano: in meno di un minuto sono in piedi, moschetti e mitra imbracciati, dito sul grilletto. Mi affaccio sulla porta del granaio. Da una strada, ad un centinaio di metri, sta venendo avanti una fila di autocarri carichi di soldati sovietici. Moroni, da fuori, me li indica e mi fa un gesto deciso con il braccio segnando l'ovest, un punto che per noi, oltre che cardinale, è ormai diventato anche essenziale. Grido alla 17: «Avanti di corsa sparando sugli autocarri!». I sovietici vengono presi alla sprovvista, mentre stanno scendendo dai veicoli. Correndo e sparando attraversiamo la strada e ci precipitiamo per un ripido pendio verso una valletta. Siamo salvi, ce l'abbiamo fatta. Su, in paese, sparano. Ci ripariamo in un boschetto. Dopo un po', non si sente più niente. A gruppi ce ne andiamo. Annota. Sono circa 36 ore che stiamo camminando. Fa freddo, forse sono 40 i gradi sotto zero, perché debbo massaggiarmi spesso il naso che tende a congelarsi. «Magri ma saldi» — mi dice il caporal maggiore Della Mora, friulano —. «Basta che portiamo le ossa a casa; poi la mamma penserà a metterci un po' di carne intorno». La Julia non esiste più. Sono stanco, perdo

contatto con Moroni. Incontro il sottotenente Piscopo, romano come me, abita ai Parioli; anche lui è della Julia, 18 batteria, anche lui è riuscito ad aprirsi un varco nell'accerchiamento di Wirtish, portando con sé 25 uomini. La 18 batteria è in gamba, ma la 17 è un'altra cosa: ne ha portati fuori più di 50, di uomini. Piscopo sorride, non ha la forza di controbattere. Incontriamo il sottotenente Verney, della 17, piemontese: gliel'ha fatta anche lui, con una ventina di uomini. Poi troviamo il tenente Cieri, della 17 anche lui, ufficiale medico, di Pescara. È giù di morale. Mi dice: «Nun ma fido cchiù». Gli dico: «Se non ce la fai, puoi fermarti e darti prigioniero: bada però che i russi li "maccarune carrate" li fanno scotti». Mi risponde: «Tu te ne da i a fanculo». Evidentemente il morale gli si è risollevato. Trovo una isba disabitata: ci fermiamo a dormire, io ed i miei uomini. Gli altri proseguono.

22/1/43 e seguenti - Mi sveglio improvvisamente: sono le tre del mattino, cielo sereno, si vede bene l'Orsa Maggiore, trovo la Stella Polare e la direzione ovest. Riprendiamo la marcia nella neve, siamo soli, forse gli ultimi della colonna di cui non sappiamo dove sia la testa. Le tracce sulla neve sono però ben visibili, anche se spesso si trovano dubbie biforcazioni, il cielo è sempre sereno, la Stella Polare mi aiuta sempre. Scorgiamo una fila di cassette, sono arnie di api. Tiriamo fuori i telaietti, facciamo a pezzi gli elementi e divoriamo miele, api e cera. Il nostro cammino prosegue, è una marcia fatta di fame, sete, dissenteria, pidocchi e freddo. Finalmente raggiungiamo la Tridentina, sta combattendo per entrare a Nikolajewska. Il paese è in una valletta circondata da un anfiteatro di collinette; guardiamo in giù. Gli alpini della Tridentina scendono a valanga, come i soldati dell'Armata del Don a Seleny Yar. I sovietici fanno il tiro di sbarramento con mitragliere antiaeree. I primi alpini vengono colpiti, ma la spinta della massa è ormai inarrestabile, è un massacro. Una parte della Tridentina entra a Nikolajewska, noi la seguiamo; raduno i miei soldati, fisso il luogo e l'ora per ripartire l'indomani. Entro in una casa: in uno stanzone cinque uomini sono seduti ad una tavola e due donne sono intente ai fornelli di una cucina. La luce non è molta: quando sono vicino alla tavola, mi accorgo che gli uomini sono soldati russi, armati di pistola e parabellum, anch'io ho il mitra a tracolla: per essere sicuro di avere ragione mi accingo a sparare per primo. I russi si voltano verso di me sorridendo, mi indicano una sedia. Mi siedo, una donna mi porta una grossa scodella di minestra bollente, cavoli acidi e patate, nessun Escoffier al mondo saprebbe allestire un piatto simile. Poi vodka; i russi si sdraiano sul pavimento vicino alla stufa e si addormentano, io pure. All'alba sono i russi a svegliarmi, mi accompagnano fino alla porta, mi indicano l'ovest: sorridono, vado all'appuntamento con i miei uomini e proseguiamo il cammino. Agli inizi di febbraio raggiungiamo le nuove linee tedesche ed arriviamo finalmente a Belgorod. Siamo fuori della sacca. A marzo, da Gomel, prendiamo la tradotta per l'Italia. Tutta la 17 entra in un solo vagone, all'andata ce ne erano voluti 41. È questo forse il più significativo bilancio della guerra combattuta dalla mia batteria, la 17, «la più bella che ci sia su pei monti a guerreggiar». A fine aprile sono a Roma, telefono a un amico: «Ciao, Eraldo, come stai? Ma dove sei stato tutto questo tempo?». «In Russia». «In Russia? E che ci sei stato a fare?». E.S.



archeologia
gastronomica
Valdostana

LA MAISON DE FILIPPO

La «Maison de Filippo» a Entrèves
nella Valle d'Aosta,
ai piedi del Monte Bianco,
è qualcosa di più di un ristorante.
Per chi ama la buona tavola
è una esperienza d'obbligo
e, pare, indimenticabile.

Per altri è una tappa turistica; c'è gente che arriva da chissà dove con due
mète ben precise: vedere il Bianco e fare colazione alla «Maison de Filippo»
In un certo giro internazionale la «Maison» è punto d'incontro fisso
in questa o quella occasione. L'anno scorso, a San Silvestro,
un uomo d'affari americano partì da New York
con una bella ragazza, sbarcò
all'aeroporto di Ginevra dove noleggiò un taxi e
arrivò alla «Maison de Filippo» giusto in tempo
per il cenone di fine d'anno;
il giorno dopo partì
per fare il viaggio all'inverso



Testo e foto
di Franco Villani



La storia della «Maison de Filippo» è la storia di una famiglia: Filippo, Esterina e Leo Garin. È una vicenda semplice, cominciata vent'anni fa e fatta di sacrifici, di fiducia nelle proprie forze, di un pizzico di fortuna e soprattutto di un grande amore per la «valle» e di passione per il proprio lavoro.

Leo, il figlio. Trent'anni, forse meno, giramondo e intellettuale. Innamorato della montagna e delle auto veloci ha un solo hobby: quello che gli altri credono sia il suo mestiere. Si occupa delle «relazioni» della «Maison» e lo fa in modo raffinato. «Il segreto del nostro successo? È molto semplice: ci siamo messi ostinatamente alla ricerca dei piatti valdostani tradizionali. Sono pochi piatti, perché la gente di montagna è sempre stata povera e quindi frugale; tuttavia hanno incontrato il gusto della gente e adesso, in Val d'Aosta, tutti li fanno. A questo pro-



posito un episodio divertente. Oggi esiste il caffè alla valdostana preparato, dicono, secondo una antichissima ricetta. E invece questo famoso caffè siamo stati noi i primi a farlo, per la semplice ragione che l'ho inventato io, sia pure per caso, quand'ero ancora un ragazzo. Grappa, bucce d'arancia

LA MAISON DE FILIPPO

Leo Garin:
alla scoperta della
antica cucina valdostana.









e zucchero in una pentola sul fuoco: chissà, forse volevo farmi una specie di brulé. Poi, siccome ho sempre adorato il fuoco, accesi i vapori che si levavano dalla pentola; un certo momento per spegnere quelle fiammate azzurre presi il primo liquido che avevo a portata di mano, e era caffè. Avevo degli amici quel giorno e volli fargli assaggiare il liquido ancora bollente che era nella pentola, pensando che mi avrebbero mandato al diavolo, disgustati. E invece lo trovarono buonissimo. È nato così il caffè alla valdostana». È difficile la cucina tradizionale valdostana? «Direi di no, anche se risente delle particolari consuetudini di noi valligiani. Il gusto delle spezie, ad esempio: noce moscata, pepe, cannella, una infinità di erbe aromatiche. C'è anche l'abitudine a trattare la carne prima di cucinarla, secondo una preparazione che dura tre, quattro, anche cinque giorni. Un altro esempio, il pane. Il pane, in Val d'Aosta, lo facevano addirittura una o due volte l'anno: dopo la cottura veniva messo ad essiccare su speciali telai e quando lo si mangiava, dopo mesi e mesi, era ancora croccante e gustosissimo. Si può dire che i valdostani hanno inventato i crackers con secoli di anticipo».

Esterina Garin, la madre. Una volta era lei a fare la cucina, adesso sovrintende, fa da padrona di casa. «Un menù da consigliare? Antipasti caldi, zuppa alla valdostana, camoscio in civet se è stagione, oppure carbonata con la polenta. Com'è la zuppa alla valdostana? Fette di pane integrale appena appena tostato, cavoli bolliti e fontina fresca a strati successivi; un pizzico di noce moscata, si copre di brodo e si mette al forno finché è gratinata. Un altro piatto tipico è la carbonata. Ha preso questo nome perché era la colazione dei carbonai, tanti anni fa. Loro la preparavano in pochi minuti, adesso



**LA MAISON
DE FILIPPO**



Alla «Maison de Filippo» anche il gelato HF dedicato alla vittoria dei piloti Lancia al Rallye di Montecarlo.

Vodka e gelato di limone in parti uguali, un cucchiaino di gelato di fragola. Poi si passa al frullatore fino a trasformare in frappè e si serve in bicchiere con una fetta di arancia.



la ricetta è più elaborata: occorre della fesa di manzo bella rossa, tenuta sotto sale per quattro, cinque giorni; si mette a rosolare del burro in una casseruola, si aggiungono cipolla, ma soltanto per il tempo che dia odore, un cucchiaino di farina, sale, pepe, noce moscata e cannella; la carne, tagliata a fettine sottilissime viene passata in fretta, tre minuti, aggiungendo vino rosso o bianco».

Filippo, il padrone di casa. Asciutto, di poche parole, valdostano diciotto carati. A lui va il merito di avere creato la giusta ambientazione della «Maison» che porta il suo nome: mobili, infissi, porte, scale, suppellettili di ogni genere, trovati battendo la valle a passo a passo, forse più con il gusto di mettere al sicuro dalla rovina e dalla distruzione queste testimonianze del passato che per il gusto di possederle. Filippo, adesso, si occupa dei vini. Che cosa consiglia? «Barbera, una buona barbera del '69 o del '70, di tredici gradi, tredici gradi e mezzo. Oppure il vino di Saint Pierre, un rosso di nostra produzione. Il Saint Pierre, offerto come vino della casa, non ha una gradazione molto forte, ma ha profumo e un sapore particolarissimo, forse perché cresce dai vitigni più alti della Valle d'Aosta, quindi più alti d'Italia». Il libro d'oro della «Maison de Filippo» è un Gotha dei personaggi più in vista del nostro tempo, senza distinzione di nazionalità, né di razza: uomini politici, scrittori, pittori, attori, nomi famosi della «jet society» campioni di tutti gli sport. Dice Leo Garin «Alla nostra tavola si sono seduti tutti i presidenti della Repubblica italiana, manca soltanto il Presidente Leone, ma spero che sia soltanto una questione di tempo».

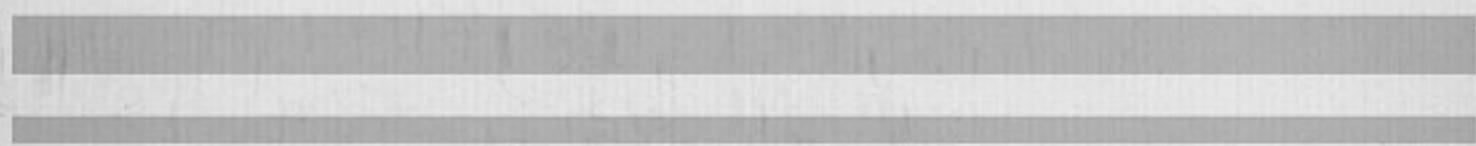
**LA MAISON
DE FILIPPO**



CENTRO

STORICO

FIAT



Au 41^e Rallye de Monte-Carlo

S. Munari et Lancia

battent par K. O.

Alpine et Porsch

Munari-Mannucco
coppia vincente

à Montecarlo

Il successo di Montecarlo
decisivo per la LANCIA

Peu d'argent et peu

de moyens, et pourtant

Lancia a gagné

MONTE-CARLO 72

**Munari et Mannucci ont fait
une bonne surprise à Lancia**

Superb win for Lancia

and Sandro Munari

Lancia in umiltà

al "Montecarlo,"

Ganó un Lancia Fulvia

en el Rallye de Montecarlo

Munari e la Lancia

nel libro d'oro

del "Montecarlo"

MICHAEL TURNER