



Sandro Munari e la Lancia Stratos



3° Rally Storico Campagnolo



24^a Coppa
Città di Volterra



Historic Racing Championship
Misano



Autore: G. Lugli - Foto: G. Lugli - G. Lugli - G. Lugli
Gentlemen Drivers - G. Lugli - G. Lugli - G. Lugli
Gentlemen Drivers - G. Lugli - G. Lugli - G. Lugli

La Stratos? Un successo s...FRENATO

"Come ha cominciato? Con i kart, ma sarebbe meglio dire che ho iniziato costruendomi un go-kart perché ai miei tempi quelle cose lì, in Italia, non esistevano: li usavano in America e noi li vedevamo solo sulle riviste, le poche che si trovavano all'epoca".

Dal kart al 1.000 LAGHI

Il primo nasce nel 1959, grazie alla collaborazione di alcuni amici (Umberto Zigo, Marcello Bilera e Marino Avezzù) con cui il giovane Sandro Munari riesce a mettere insieme qualche rattane acquistata qui e là per poche lire.

"La prima uscita fu nella gara del mio paese, Casarone (un piccolo centro a ridosso dell'Adige, in provincia di Venezia), ma non andò molto bene: mi tempearono e finii all'ospedale con una classica rotta".

Munari non si perde certo d'animo e torna a correre qualche tempo dopo, ad Adria, dove conosce (e batte) Arnaldo Cavallari. "Lui abitava ad Adria e, nonostante fosse qualcuno nei rally (già corriva con il Jolly Club), aveva preso parte a quella gara di kart. Non lo so però, ma quell'incontro sarebbe stato per me molto importante".

Qualche anno dopo, infatti, Cavallari chiede a Munari di correre al suo fianco come navigatore, perché ha bisogno di qualcuno che gli dia una mano a preparare il rally Lido degli Estensi. "Gli ripesi che di navigazione non me ne intendevo molto, ma lui mi disse di non

— Massimo Goggia —



Particolare di un'auto... davvero unica

preoccuparmi. Così, anche se il ruolo di navigatore non mi interessava granché, accettai; forse anche perché quello era l'unico modo che avevo per entrare davvero nel mondo delle competizioni".

Con Cavallari, Munari corre nel 1964 e vince subito due gare importanti: il Rally di Sardegna, che è valido per il campionato italiano, e il San Martino di Castrozza, che quell'anno si corre per la prima volta.

Quando il volante passa nelle mani di Munari (per far riposare Cavallari o per sostituirlo in qualche gara minore), il giovane Sandro certo non sfigura, cosa che non sfugge al patron del Jolly Club, Mario Angiolini, che aveva già scoperto e lanciato diversi piloti (Igorazio Giusti e Nanni Galli, per esempio).

La grande occasione arriva a metà dell'anno dopo, quando Angiolini chiama Munari per mettergli a disposizione una Lancia Coupé

ufficiale per il 1000 Laghi di quell'anno. "Era successo che il direttore sportivo della Lancia, Cesare Fiorio, per completare i ranghi della "spedizione Lancia" in Finlandia aveva chiesto ad Angiolini alcuni nomi: e lui, come uomo a suo tempo promesso, mi aveva inserito nella rosa".

La gara è valida per la Coppa delle Nazioni e vi prendono parte sei equipaggi "ufficiali Lancia": Pianta-Lombardini e Trautmann-Bouchet guidano le Flavia Zagato (le auto di punta del tempo) mentre Munari-Ghini, Dal Monte-Pesi e Martoni-Filippi sono in gara con la Lancia Coupé. C'è poi ancora il figlio di Angiolini, Roberto, in coppia con Muller su di una Fulvia 2C del Jolly Club.

"La gara andò bene, anche se, a differenza di altri, non avessimo avuto neppure il tempo di prendere bene le note: il percorso era lungo 1.863 chilometri e gli iscritti erano 183; in fondo arrivammo 86 settare e noi fummo 4-esimi e secondi fra gli equipaggi Lancia (Pianta, che però aveva anche battuto in alcune prove, era arrivato Mesimo). Forse avremmo anche potuto fare qualcosa di più, ma Fiorio, a metà, gara, ci aveva detto di "portare a casa il risultato", e così...".

Al termine il direttore sportivo Lancia prende Munari da una parte e gli chiede "cosa vuol fare nella vita". La risposta non può che essere "nonverre!" e così l'accordo viene subito trovato.

A sinistra, in gara su kart. A destra, Sandro Munari con il "navigatore" Arnaldo Cavallari



LA PRIMA VOLTA AL MONTECARLO

Possano alcuni mesi e poi, in casa Munari, arriva la tanto attesa telefonata. "Vuoi fare il Rally di Montecarlo?"

"Gli dissi di sì, ma anche che ero molto preoccupato perché non avevo esperienze; fino a quel momento il mio unico rally era stato il 1000 Laghi! Lui mi disse di stare tranquillo e che mi avrebbe affiancato un navigatore che quello gara l'avevo già fatto. E così poco dopo partii per Torino e, a inizio del mese di dicembre, iniziai a provare il percorso su di una Flavia Coupé, in coppia con il belga George Hanis".

Quell'anno la squadra Lancia ha scelto di partire da Libona e ha iscritto cinque piloti: Trautmann, Andersson e Munari cono con le Flavia Coupé, Cella e Luemica con le Fulvia Coupé (200).

"Quello fu l'anno della squalifica delle tre mini Cooper ufficiali. Io, che al termine del percorso comune ero ottavo assoluto, dietro a Pauli Toivanen, fui costretto a fermarmi proprio alla fine, nella discesa del Tarini, perché s'era bruciato la guarnizione della testa. Fummo messi in classifica al 31esimo posto, ma fu comunque la gara che mi fece entrare a pieno titolo

nel mondo dei rally".

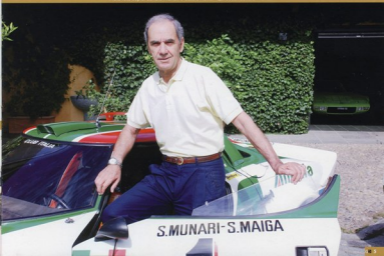
Nel corso del 1964 Munari gareggiò molto e non solo nei rally; si cimentò anche in pista e nelle gare in salita, dove ottenne la sua prima vittoria assoluta.

"Fu alla cronoscalata Pontedericima-Giovi, gara a cui non dostiti partecipare in modo "dimostrativo", su richiesta del Concessionario Lancia di Genova". Al via ci sono vetture Sport e Gt ben più potenti della Flavia Zagato che gli è stata messa a disposizione; ma tutto cambia il giorno della gara, quando, sul percorso, piove a dirotto. "Solli con decisione, con l'intento di divertirmi un po' visto l'orologio che la pioggia aveva reso viscido. Altrai tutto molto bene ma, proprio dietro l'ultima curva (quella che immetteva sul rettilineo d'arrivo), trovai una grossa pozzanghera, che presi in pieno. A causa dell'occupipling la settora

andò in testacoda e tagliai così il traguardo (non la macchina girata al contrario!), andando poi violentemente a sbattere contro un muretto. Mi portarono di corsa in ospedale, visto la botta che avevo preso. E lì la sorpresa: sembero a trovarmi quelli dell'organizzazione con una grossa coppa d'argento che, nonostante tutto, avevo vinto la gara".



Nella foto sopra: Sandro Munari e Cesare Fiorio. Qui sotto: Sandro Munari





IN GARA CON LUCIANO

La prima vittoria in un rally arriva invece qualche mese più tardi, al 999 Minuti di Novara, gara a cui Munari partecipa con una Lancia Fulvia HF e un nuovo navigatore: Luciano Lombardini.

"Con Luciano mi sono subito trovato bene: era un navigatore molto bravo e con lui l'adattamento è stato davvero notevole. Non a caso abbiamo vinto tutte e cinque le gare a cui abbiamo preso parte".

Fra queste c'è il Tour de Corse del 1967, che Munari-Lombardini corrono con una Fulvia con il motore portato a 1405 CC.

"La gara era davvero molto importante: c'era il "Gothic" del rally mondiale, con tutti i

migliori del tempo (gli equipaggi ufficiali erano addirittura 27!) e le macchine allora più competitive: Alfa, Porsche, Ford, Citroen, Mini Cooper...

Noi dominammo la gara dall'inizio alla fine, nonostante una sosta per sostituire il serbatoio della benzina che perdeva. Alla fine tagliammo per primi il traguardo e (a dimostrazione della durezza della gara) soltanto altre 17 macchine, contro le 98 partite, arrivarono fino in fondo".

Dopo quella gara Lombardini, forse scosso dai rischi pesi in Conica, annuncia di voler smettere di correre. Una decisione che Munari

non vuole accettare. "Non ci voleva credere, anche perché con Luciano mi trovavo davvero bene. Poi c'era da preparare il Montecarlo, una gara molto difficile, che valeva forse più che un mondiale. Insomma insistetti molto e lo stesso fece Faoro; e Luciano accettò, dicendo però che quella sarebbe davvero stata la sua ultima gara; e purtroppo lo fu in tutti i sensi".

Quell'anno Lancia decide di partire da Atene, anche perché così buona parte della marcia di avvicinamento a Montecarlo è da percorrere in Italia, dove si può contare su di un'assistenza più efficiente

e capillare. L'equipaggio Lancia, però, si ferma molto prima, a causa di un terribile incidente stradale a Skopje, in Macedonia.

"Abbiamo incontrato una bufera di neve e così avevo dovuto guidare come fossimo in prova speciale per tutta la notte. Ero stanco e, per questo motivo, a Skopje alla guida si era messo Luciano, così da farmi riposare un po'. Mi svegliai il giorno dopo, in ospedale, e mi trovai davanti mio padre, "Cio" Filippi e Arnaldo Cavallari. Non sapevo nemmeno dove fossi! Mi dissero che ero in ospedale e io pensai fosse a causa di un colpo al polso che avevo preso qualche giorno prima, arrivando un po' lungo in uno dei tornanti del Turchi. Allora mi raccontarono che avevano avuto un incidente (una macchina che superava un camion ci aveva centrato in pieno), ma non mi dissero subito che Luciano era morto. Lo seppi qualche giorno dopo e per me fu un colpo tremendo. Anche perché ero stato proprio io a insistere per averlo al mio fianco... lui voleva smettere! Ho sempre avuto questo rimorso... ma ho continuato a correre perché sono sicuro che Luciano sarebbe volato così. Ho corso anche per onorare la sua memoria e lui, in questo modo, ha continuato a sinore con me".

Nella foto in alto: Sandro Munari e Luciano Lombardini. Qui sotto: Munari in gara al 1000 Ligne del 1965, con la Lancia Fulvia e... con la Lancia Fulvia HF 1600 al Memorial Perissinot del 2006.



DALLA FULVIA ... ALLA FERRARI

Il rientro per Munari non è immediato e, quell'anno, nemmeno molto fortunato. Vince, correndo in coppia con Daniele Audetto, il Rally delle Alpi Orientali ma a fine agosto, al San Martino di Castrozza (a cui partecipa in coppia con Mario Mannucci) finisce fuori strada per un problema ai freni e al Tour de Corse, dove gareggia con Sergio Barbasio, si ritira per la rottura del cambio.

In quel periodo cresce anche (pur con i limiti che comporta essere un pilota ufficiale Lancia) l'attività "extra rally" di Munari. Partecipa infatti, sempre con Lancia, ad alcune gare di velocità stradale (Nurburgring, Targa Florio, Mugello) e gareggia anche in pista (Sebring, Silverstone), settore che, da sempre, lo affascina. Ha più volte l'occasione di cambiare scuderia, ma declina sempre le proposte che gli vengono fatte. "Mi sentivo in debito con Lancia, cosa che mi aveva fatto correre quando ero ancora uno sconosciuto e a cui ero comunque legato. E poi mi ero anche innamorato dei rally".

È del 1969 anche l'avventura con la Fulvia barchetta realizzata dall'amico Claudio Maglioli, vettura con cui Munari ottiene buoni risultati. Si piazza infatti al nono posto assoluto alla Targa Florio, è ventottesimo al Nurburgring e arriva quinto assoluto al Mugello ("ma lì, non mi feci assolutamente fermare all'ultimo giro perché si era rotto il sedile, avrei potuto chiudere il quarto posto"). L'esperienza continua l'anno successivo con la FGM Special 2, un'evoluzione che ha reso il prototipo dell'anno prima ancora più leggero e veloce. "Con quell'auto, sia in versione 1 che 2, il problema fu il freddo posto in gare come il Tour de Corse e il Rally Race di Spagna: quando si arriva in quota o se si correva con cattive condizioni climatiche, era davvero insostenibile".

All'inizio degli anni '70 l'auto di punta di casa Lancia è sempre la Fulvia; una vettura che è stata continuamente aggiornata ma che comincia ad avere la sua età. Mentre in Lancia, che è entrata in orbita Fiat, si discute sull'auto con cui correre in futuro, Munari fa alcune gare con altre vetture del gruppo: un Abarth Sport 2000 al Giro del Belgio del 1971 e una Ferrari 312 P alla Targa Florio dello stesso anno, che vince correndo in coppia con Arturo Merzario. È in quest'occasione, durante una delle soste ai box, che conosce Enzo Ferrari, con cui avrà un buon rapporto, che lo porterà a correre altre gare con le scuderie. "L'impegno con la Ferrari è stato però limitato ed è durato fino a quando la Ferrari ha scelto di abbandonare il Mondiale Prototipi, per dedicarsi alla Formula 1. Proctol".

Quello che Munari al tempo non sa (o sa solo in parte) è che il via libera, dato da Lancia a Ferrari, che lo porta a correre alcune gare con le vetture di Massanello, è entrato a far parte dell'accordo con



Dall'alto in basso: in gara con la Ferrari 312 P (Munari-Merzario), nella vittoriosa Targa Florio 1972, la Lancia Fulvia di Munari-Mannucci, prima assoluta al Montecarlo del 1972



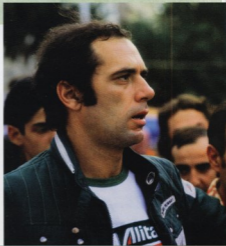
In gara con la "Fulvia barchetta" (FGM Special 1) al Nurburgring del 1969, e con la FGM Special 2, al Mugello dell'anno successivo. Sotto: Sandro Munari in

cui il commendatore concede il Dino 2.4 cc per la motorizzazione della Lancia Stratos, in quegli anni ormai in fase di avanzata realizzazione.

Prima del debutto della Stratos, però, per Munari (che nel 1971 si è aggiudicato la Mitropa Cup) arriva la vittoria al Montecarlo del 1972, sempre con la Fulvia. "Questa macchina era ormai alla fine della carriera: il motore, nonostante fosse stato portato a 1400 cc, era ancora carente e livello di potenza (162 CV non erano male per l'epoca, ma c'era chi usava ben di più) ma più di tanto non si poteva fare. In quel Montecarlo, per la prima volta, decisi di adottare il differenziale autobloccante, tarato però soltanto al 25%, altrimenti la settimana sarebbe diventata impossibile da guidare. Un azzardo? Forse, ma durante le prove mi ero reso conto che, senza di quello, saremmo stati tagliati fuori dalla vittoria. Che, nonostante tutto (gli avversari, le loro auto e le non facili condizioni climatiche) finalmente arrivi!"

Sandro Munari e Mario Mannucci in quell'occasione diventano i primi italiani dell'era moderna a vincere a Montecarlo, portando la Lancia sul gradino più alto del podio dopo ben sette tentativi! Alla casa automobilistica torinese va anche l'allora ambiziosissima (non a caso alla premiazione volle anche essere presente Gianni Agnelli) coppa del quotidiano sportivo l'Équipe, destinata alla casa che aveva vinto tre volte la classifica a squadre (in 34 anni nessuno era riuscito ad aggiudicarsela).

"La nostra vittoria ebbe anche l'effetto di allungare la vita della Fulvia, un modello che, a fine 1971, stava per essere tolto di produzione. Invece andò avanti ancora cinque anni e fu un vero successo di vendita. Basta pensare che, in totale, nell'arco di tutte le sue vite sono state prodotte 16 mila Fulvia, di cui 50 mila dopo la nostra vittoria al Montecarlo!"



ARRIVA LA STRATOS

Dopo quel successo, Lancia continua a gerggiare e a vincere con la Fulvia (in Marocco con Lampinen e in Italia con Balestrieri), conquistando, a fine anno il tanto agognato titolo internazionale Marche; nel frattempo si dedica allo sviluppo e al collaudo della Stratos, l'auto destinata a prenderne il posto. Murnari se ne occupa in prima persona ma la "bête à gagner", come verrà presto soprannominata, all'inizio è tutt'altro che competitiva: in strada ha un comportamento alquanto bizzarro e ciò che è peggio è che non si riesce a capire per che motivo.

Si debutta, con l'auto ancora in queste condizioni, al Tour de Corse del 1972: una gara faticosissima, che si conclude con un ritiro. Seguono altri mesi di prove, ma senza alcun miglioramento. Finché a fine anno, al Rally Costa del Sol, viene individuato un problema ai portamezzi posteriori, che vengono opportunamente modificati. "Da quel momento cambiò tutto" ricorda Murnari "e l'auto divenne ciò che avevo sempre sognato".

La prima vittoria arriva ad aprile del 1973, in Spagna, al Firestone Rally; a cui fa seguito, qualche mese più tardi, il trionfo nel difficilissimo Tour de Corse. La stagione 1974, penalizzata dall'improvvisa crisi energetica, è alquanto stonata. Salta il Rally di Montecarlo e così pure quello di Svezia, di Austria, l'Accopoli e il Nuovo Zelanda. Vengono poi deprezzati anche Marocco e Polonia e così, dopo il Portogallo (che si corre a marzo e viene trionfalmente vinto dalla Fiat) fino a ottobre si corrono soltanto più il Safari (dove Murnari, ancora con la Fulvia, si piazza al terzo posto) e il Mille Laghi.

Quando si arriva al Sanremo, Fiat, che è in testa alla classifica del Mondiale con 33 punti (davanti alla Ford con 24 e alla Lancia con 12), schiatta un vero e proprio squadrone di sette auto.

Al via c'è anche la Stratos di Murnari-Mannucci, che per la prima volta corre non più come prototipo bensì in gruppo 4.

"La gara per la Fiat fu una vera e propria débâcle, con una sola vittoria: quella di Besullu, che concluse la gara al secondo posto. Per noi invece quello vittorioso fu molto importante, perché permise a Fiorio di avere il via libera per la successione (è molto onerosa) della Inzferla americana".

Murnari fa il bis quindici giorni dopo al Rideau Lakes, in Canada, ma al successivo Press on Regardless, negli Usa, viene fermato dalla polizia locale e squalificato per... eccesso di velocità! L'annata si chiude con un terzo posto al RAC, in Gran Bretagna, e un ritiro al Tour de Corse e la Lancia che, grazie anche ai punti conquistati in alcune gare con la Lancia Beta Coupé, vince il suo primo titolo Mondiale!

LA STRATOS? E' UN DISASTRO!

A dirlo oggi sembra incredibile, eppure è vero: all'esordio la Stratos fu... un vero disastro! L'auto aveva un comportamento perfino bizzarro" spiega oggi Sandro Murnari, "sembrava fosse divisa a metà da una cerniera: davanti faceva una cosa, dietro un'altra... e non c'era verso di capire il perché". Con la vettura ancora in queste condizioni si va al debutto in Corsica, sperando di scoprire in gara qual è il problema.

"E' stata un'esperienza incubo: la macchina era incontrollabile! Una volta era sottosterzante, un'altra sovsterzante, come se la geometria delle sospensioni cambiasse di continuo. Però, da fermo, era tutto normale", il primo Tour della Stratos dura poco, perché si rompe, quasi subito, uno dei portamezzi posteriori e forse è meglio così, visto che nemmeno modificando camber, convergenza, divergenza e tarature varie cambia qualcosa.

Le prove proseguono, in Corsica come altrove, ma il comportamento della Stratos rimane un rebus; finché in Spagna, al Rally Costa del Sol, succede qualcosa. "Rivevamo quasi perso le speranze quando Fiorio ci mandò a fare questa gara, che era per metà su asfalto e per metà su terra. Sull'asfalto montammo come sempre le slick, che dietro era molto larghe, delle 295; sulla terra, invece, provammo delle gomme più strette, con meno grip. E lì avvenne il miracolo: con quelle ruote la macchina andava a meraviglia e stava dove la mettevi!". Sull'asfalto, però, il problema si ripresenta pari pari, con l'auto che va di nuovo per conto suo. A quel punto l'attenzione si concentra sul portamezzo scottato (luno, in gara, si è nuovamente rotto) e si ipotizza che, sotto sforzo (quindi con il maggiore grip dato dalle ruote più larghe), questi non garantiscono la rigidità necessaria. Quando si torna a Torino vengono sostituiti con altri realizzati in pressolucida e improvvisamente... la Stratos diventa la vettura eccezionale che tutti abbiamo conosciuto!



Sandro Murnari, oggi. All'arrivo del Montecarlo 1975 Mannucci (seduto sul letto), Fiorio, Murnari e la moglie Flavia





Munari alla Targa Florio del 1975 e al San Remo del 1975

IL 14 PORTA BENE ...

Al Montecarlo del 1975 Munari chiede e ottiene di correre con il numero 14, lo stesso della vittoria del 1972 con la Fulvia.

Al via le Stratos sono tre, affidate, oltre che a Munari, ad Andruet e Pinto. "Sì, Andruet che Pinto picchiarono, sciogliendo su di una placca di ghiaccio, sulla prova che portava e Chetevainier e così noi, che eravamo comunque in testa fin dall'inizio (con 4 minuti di vantaggio sulla Fiat di Alex), restammo l'unico equipaggio Lancia in gara. Una bella responsabilità, ma andò tutto bene: lo Stratos, pur al debutto sul difficile percorso del Montecarlo, fu sempre all'altezza della situazione e terminammo nuovamente al primo posto assoluto, tre minuti avanti le 124 Spider di Mikko! Quell'anno, oltre che con le Stratos, Lancia (su pressione dei vertici Fiat) partecipa al Mondiale anche con la Beta Coupé, affidate a Lampinen, Balestrieri e Pignatelli; ma il solo grazie alla Stratos (che, oltre al Monte, si afferra con Waldegard in Svezia e al San Remo e con Darniche in Corsica) se a fine anno arriva un nuovo Mondiale Rally, il secondo consecutivo.

Va ricordato che al Sanremo di quell'anno Munari porta al debutto l'evoluzione a 24 valvole della Stratos, ma il motore cede e così la gara va al "vecchio" modello, pilotata da Waldegard.

Al via della stagione 1976, gli ufficiali Lancia sono ancora Munari, Waldegard e Pinto, tutti con la Stratos a 24 valvole a cui si affianca, al Montecarlo, una Stratos precedente versione affidata a Darniche.

MA ANCHE IL 10 NON E' MALE!

Al "Monte" Munari corre per la prima volta in coppia con Silvio Maiga, perché a Mannucci è stato affidato un incarico organizzativo nell'ambito del team Lancia.

"Quello fu una gara molto difficile. La macchina andava benissimo ma a Saint Jean en Royans si mise improvvisamente a risciocare quando già stavamo per partire con le gomme da pioggia. Fanno gli amici a correre la successive prova senza le gomme chiodate e perderemo molto rapidamente i quattro minuti di vantaggio che avevamo fino a quel punto: alla fine di quella prova eravamo precipitati al secondo posto, a 10' dalla Porsche di

Fitzquell! Nelle prove successive ci riportiamo in testa ma poi, nel terzo e ultimo passaggio sul Turini, il cambio si blocca in quarta... costringendoci a fare i miracoli per arrivare a fine prova. Qui giungo all'assistenza con soli 14 minuti per poter rimedio al guasto e lì... i meccanici furono bravissimi. E grazie a loro se abbiamo potuto continuare e vincere quel Montecarlo!"

la vittoria di Munari è impensabile dal secondo posto di Waldegard e dal terzo del "semiafficiale" Darniche; punti preziosi, che proiettano nuovamente Lancia in testa al Campionato Mondiale Rally. Dopo alcune gare più sfortunate (in cui conquista un po' di punti solo la Lancia di Lampinen), la Stratos di Munari torna a vincere al Rally del Portogallo ma vanno male sia il Safari che la spedizione in Grecia. Il miglior risultato del periodo è il terzo posto che Munari ottiene al rally del Marocco, che assicura alla Lancia (vinto il vantaggio che ormai ha su Opel e Ford) un nuovo titolo mondiale.

Al San Remo, Munari, Waldegard e Pinto sono rispettivamente primo, secondo e terzo dopo il primo giorno di gara. A quel punto,

UN "CAMBIO" ... DA RECORD!

Montecarlo 1976. Munari-Maiga sono in testa alla gara quando all'improvviso, nel terzo e ultimo passaggio sul Turini (penultima speciale della gara), il cambio si blocca in quarta. Non c'è niente da fare, è un problema noto (era già successo in Portogallo): cambiando velocemente, le forcelle degli ingranaggi si sono accavallate.

Non si può perdere un "Monte" così, è davvero una beffa! Si tenta il tutto per tutto: Munari fa il miracolo numero 1, riuscendo ("col cuore che mi palpita in gola", racconta oggi) a salire in quarta (!!) i dodici rapidi tornanti del Turini. Poi già a velocità folle per guadagnare tempo e permettere ai meccanici dell'assistenza di fare il miracolo numero 2: riparare il cambio della Stratos in 14 minuti!

Sono le cinque del mattino quando il Drago arriva nella piazzetta di Saint Sauveur sur Tivie, microscopico paesino della Costa Azzurra dove è sistemata l'assistenza Lancia. E' tutto pronto, non c'è nemmeno bisogno di scendere dalla macchina. Lì, sotto la Stratos, guidati dal vicecapo Luigino Poddà, si sono immediatamente tuffati i meccanici Spriano, Casarsa e Corotto e Munari nemmeno vuole sapere cosa stanno facendo.

"Avuevam cronometrato tutto" ricorda Piero Spriano "e sapevamo di poterla fare. C'erano però delle incognite, perché un conto è lavorare in officina su di un cambio smontato e rovesciato, altro è intervenire all'aperto (a quasi 10 gradi sotto zero), da sotto e col motore ancora caldo! Tollo il paracalzi, Florio ci disse di procedere e così smontammo il coperchio del cambio e tutti i relativi bulloni. Fatto defluire l'olio (che era caldissimo), misi del burro gelato (avevo visto che funzionava meglio del grasso) nel cambio, per tenere su le tre sfere che si trovano nei "cambio"; perché se quelle andavano fuori posto, era davvero finita! Invece andò tutto bene e riuscimmo a disincrociare le forcelle". Il miracolo era stato fatto: Munari infatti lasciò l'assistenza in perfetto orario e andò così a vincere il suo terzo Montecarlo!

La Lancia Stratos n° 10 del Montecarlo 1976





Al Valle d'Aosta del 1977 e al Montecarlo del 1978



per la prima volta in casa Lancia, viene imparato l'ordine di scuderia di "azzerrare i tempi" in modo di essere tutti alla pari. "Io ero in testa, nonostante un motore un po' sponzato, con mezzo minuto di vantaggio su Waldegaard, e mi ritrovai secondo a 4" da lui dopo questa decisione. Fiorio a quel punto propose di giocare la vittoria a testa o croce, ma io rifiutai, preferendo disputarmela in prova; e così fu. Purtroppo lei fae una piccola modifica all'assetto della vettura, perché avevo un ammortizzatore d'attesa; non sapendo che nel frattempo me l'avevano sostituito. Così la macchina divenne troppo sovversitante e invece di guadagnare tempo lo persi. Finii la gara al secondo posto, con Waldegaard nuovamente davanti per 4"."

L'ordine di scuderia non è piaciuto nemmeno a Waldegaard che, nonostante la vittoria, la sera stessa scinde il contratto con la Lancia e passa alla Ford, con cui esordirà al RAC. Prima di quella gara, però, Munari (che al RAC chiuderà al quarto posto) vince nuovamente il Tour de Corse, davanti a Darniche di 16".

La Lancia ha nuovamente vinto il mondiale ma... già si sa che sarà l'ultimo con la Stratos; Fiat ha infatti deciso di unire le due squadre, Lancia e Fiat, e di puntare sulla Fiat 131 Rally, modello che viene ritenuto più "premiante" dal punto di vista commerciale.

IL CANTO DEL CIGNO

Il cambio all'interno del gruppo Fiat è la novità più importante della stagione 1977, che però si apre con un nuovo successo della Stratos di Munari al Montecarlo. "Vincere quella gara per quattro volte, di cui tre consecutive, fu per me come "laccare il cielo con un dito". Chiunque avrebbe fatto carte false, all'inizio della sua carriera, per vincerlo anche una volta soltanto; il Montecarlo, infatti non era soltanto un rally, era una sorta di campionato del mondo in prova unica, in cui si doveva andare forte dall'inizio alla fine, in qualsiasi condizione. Quella gara fu davvero bellissima, perché, forse per la prima volta, tutto andò liscio e dominammo il rally dall'inizio alla fine. Una delle poche gare "perfette sotto tutti i punti di vista" che mi sia mai capitato di correre, senza il "patema d'inizio" di sperare di arrivare co-

munque in fondo".

Nell'anno Munari, con la Stratos, si piazza al terzo posto nel Safari Rally e vince il Totol Rally, il San Martino di Castrozza e il Valle d'Aosta.

Poi, all'inizio del 1978, l'annuncio a Fiorio: "a fine anno smetto". "Ho preferito smettere quando ero ancora all'apice del successo piuttosto che vivere il "lento declino" che ho visto subire da molti altri piloti. Nel 1977 avevo vinto la prima edizione della Coppa Fia Piloti, avevo vinto quasi tutte le gare più importanti a cui avevo preso parte... era il momento di lasciare. C'essno, nella mia scelta, dei motivi familiari ma, molto francamente, anche la consapevolezza che il periodo Stratos era ormai terminato e un passaggio alla 131 che... non mi allestava più di tanto. Non perché quest'auto non andasse bene, anzi: è che era finita un'epoca, era cambiata la squadra, insomma... era un'altra cosa".

Nonostante la determinazione del pilota, Fiorio non mollò e lo convince ad accettare un ultimo programma con la Stratos (principalmente Montecarlo e Rac) e qualche uscita con la 131 Abarth, che è ancora in fase di sviluppo. Quando si arriva al Rally di Montecarlo, però, gli viene detto, senza mezzi termini, che l'auto che deve vincere è la 131 e se la Stratos le sarà davanti, dovrà cederle il passo. "La mia Stratos e quella di Baccelli, inoltre, non avevano più la livrea ufficiale, bensì quella Pirelli: perché eravamo diventati una sorta di garanzia per far finire comunque al gruppo la gara".

Accettare o mollare? Munari decide di partire lo stesso, sperando che sia la gara a cambiare le cose. Non è così: prima si rompe il filo dell'acceleratore e poi, nel trasferimento successivo, cade il motore; e non resta altro da fare che ritirarsi.

Esito non migliore hanno le successive gare (Portogallo, Grecia e San Remo) che Munari corre, come da contratto, con la Fiat 131 Abarth. Poi un terzo posto al Tour de Corse e quindi l'ultima gara con la Stratos, il Rac 1978. "Ci siamo dovuti ritirare ed è stato un vero peccato chiudere quel periodo con una gara così deludente; ma si sa, le gare non sempre vanno per il verso giusto".

GUIDATI DALLA PASSIONE

"A tanti anni dal mio ritiro dalle competizioni, non avevo certo immaginato che qualcuno pensasse di fondare un club con il mio nome. Il fatto poi che siano stati dei giovani ad avere l'idea e a concretizzarla, mi inorgoglisce ancora di più... Sono queste le parole con cui, nella presentazione del club, il Diego saluta "l'amicizia del dinamico gruppo di amici di Castiglione dei Pepoli" che alcuni anni or sono hanno dato vita al "RALLYCLUB Sandro Munari", per far vivere, attraverso manifestazioni e iniziative "ad hoc" (come per esempio il RAC Classic), il rally sotto ogni suo aspetto e, in particolare, il periodo più bello della storia di questa specialità. Quando cioè Munari, a cavallo degli anni '70, influenzò l'intero panorama mondiale con celebri affermazioni che permisero alla Lancia di diventare nel tempo incontrastata dominatrice del rally.



Il RCSM organizza ogni anno un evento rinovocato a Castiglione dei Pepoli, dove è immancabile la presenza del Diego. In questa immagine lo vedete impegnato a firmare le copie del libro "Sandro Munari - una vita di travaso" edito da Giorgio Nada (www.gorgionadaeditore.it). A lato la vignetta che Mattiaccia ha realizzato per il Club (www.rallyclubsandromunari.it), di cui è appassionato sostenitore.



LA CASSETTA DI "PIERO STRATOS"

È diventata un mito quasi quanto lui, Piermario Spriano, da tutti meglio conosciuto come "Piero Stratos". È la sua cassetta degli attrezzi, una vera e propria "officina ambulante", d'epoca anche più delle auto che ancora oggi assiste. "Con quegli attrezzi lì una Stratos la smonti tutta" dice somidendo, e subito confessa che anche ora che le Stratos le segue per divertimento, quella cassetta sta sempre con lui. "È con me da sempre e ha girato tutto il mondo; o meglio, tutti i rally del mondo!" Sì perché Spriano (e credetemi, è davvero difficile non chiamarlo, anche per iscritto,



Sempre indaffarati (da sinistra a destra) Luigi Foradini, Aldo Zanone e Piermario Spriano. Come resistere alla tentazione di una Stratos?



L'"officina portatile" di "Piero Stratos"

"Piero Stratos") ha lavorato anni insieme a Claudio Maglioli e per altri ancora è stato in "prestito d'uso" (l'espressione è sua!) al Reparto Corse della Lancia.

Lui, per chi non lo ricordasse, era la "S" della mitica "MFS" (Maglioli, Foradini e Spriano), ovvero la migliore "task force" per chi allora correva con le Stratos, ufficiali e non.

"Maglioli ho cominciato a seguirlo quando correva con i kart" ricorda ancora Spriano "e poi ... abbiamo fatto di tutto: le Flavia, le Fulvia, la barchetta FG&M e, per quanto riguarda le Stratos, tutte, dalla prima fino all'ultima evoluzione". Lui e la sua cassetta degli attrezzi!

Una vettura ...

La leggenda vuole che la prima Stratos (per intenderci quella che si richiama al prototipo Stratos 0, presentato al Salone dell'Automobile di Torino del 1970) fece il suo ingresso nel cortile della Lancia, a Torino, passando letteralmente sotto la sbarra posta all'ingresso!

Realizzata da Bertone, era una vettura avveniristica e per certi aspetti persino fantascientifica; e aveva letteralmente entusiasmato l'allora responsabile del reparto corse Lancia, Cesare Fiorio, che si era convinto che quella fosse la giusta base su cui sviluppare la vettura che avrebbe dovuto sostituire l'ormai anziana Fulvia HF nei rally.

Chi invece era molto meno convinto era Murelli. "Quel progetto lo bocciò" ricorda. "L'auto era bella, ma poco pratica: si muoveva dal paracadute, si guidava sdraiati... nei rally la stabilità è fondamentale e lì si vedeva poco o niente già di giorno,

figurarsi di notte o con la nebbia!"

Il progetto però andò avanti, coi risultati che tutti conosciamo. Un po' meno noto è invece il fatto che Fiorio, prima di iniziare lo studio della vettura, aveva consegnato a tutti i suoi collaboratori (piloti, navigatori, ingegneri, meccanici e altri ancora) un questionario in cui a ognuno era stato chiesto di scrivere, secondo le proprie competenze, quali dovevano essere le caratteristiche della vettura da rally ideale. Murelli aveva chiesto una vettura poco pesante (non più di 1.000 kg) e molto potente (con almeno 300 CV), con

motore posteriore centrale e cambio a 5 marce con innesti frontali: in pratica ... una Stratos!

La cosa era diventata fattibile con l'ingresso di Lancia nell'orbita Fiat: erano infatti venute meno le ristrettezze economiche con cui il reparto corse Lancia aveva fino a quel momento dovuto convivere e così Fiorio era riuscito a convincere Piero Gobato, allora direttore generale della Lancia, a dare il suo benestare.



STRATOS-ferica!

Fiorio affidò lo studio del telaio agli esperti Giampaolo Dulzara e Gianni Tosti, mentre la carrozzeria fu creata alla Bertone, da Marcello Gandini.

Più difficile fu invece la scelta del motore. In Lancia c'erano diverse "correnti di pensiero": c'era chi avrebbe voluto, in sintonia con i motori al tempo in produzione, un classico quattro cilindri, molti però ritenevano più opportuno un motore più prestante e frazionato.

Poi c'era anche chi proponeva motorizzazioni

diverse (a 4 cilindri il modello da strada, a 6 quello da gara).

Vinse il "partito dei 6 cilindri", motore che però Lancia non aveva. All'interno del gruppo c'erano però i motori Ferrari, e fu questi il Dino 2.4 cc. che era concettualmente derivato dal propulsore che il figlio di Enzo Ferrari, Dino, aveva progettato alla fine degli anni '50. Il Commendatore, tuttavia, non era molto dell'idea di metterlo a disposizione, anche perché temeva di "creare in casa" una possibile concorrente della sua 246, auto che veniva venduta a un prezzo decisamente superiore.

Alla fine un accordo, di cui faceva parte anche un inconsapevole Musari (che Ferrari voleva per corse, con le sue vetture, gare stradali come il Tour de France, la Targa Florio e il Nurburgring), venne trovato e la Stratos ebbe il suo sei cilindri.

Il prototipo presentato al Salone di Torino del 1971, infatti, già aveva un sei cilindri a V di 65°, in grado di erogare, su strada, una potenza di 192 CV a 7000 giri/minuto.

Anche la linea di quel modello era quasi definitiva: la vettura era compatta, con passo ridotto e una struttura monococca centrale portante concepita espressamente per le gare.

Cosa molto importante era il fatto che permetteva di effettuare interventi rapidissimi, in caso di problemi, anche grazie ai due cofani, anteriore e posteriore, completamente amovibili.

Altra piccola rivoluzione di quel progetto, infine, fu la scelta di dotare la vettura di gommature diverse: lo avantreno e retrotreno, perché le maggiori dimensioni delle carreggiate e degli pneumatici posteriori (al di là delle problematiche che dovettero essere affrontate per dotare la vettura di un'adeguata ruota di scorta) aumentavano in maniera evidente le sue già notevoli doti di tenuta in strada.

L'anno successivo, prodotta la prima

GLIOLI-BIELLA-ITALY

alia

LANCIA

8 TO





Dal sopra: il vano motore.
A fianco: "Retrospina" e un particolare (sospensione
posteriore).

(e unica) serie di 500 vetture, numero minimo per ottenere l'omologazione in Gruppo 4, ebbe inizio la carriera agonistica della Stratos.

Il debutto fu non proprio entusiasmante: al Tour de Corse del 1972 la vettura, afflitta da incomprensibili problemi alle sospensioni, non stava letteralmente in strada!

Il problema divenne un rompicapo che fu risolto solo a fine anno, quando si capì che, sull'asfalto, i portaruoti sciolati non garantivano la necessaria resistenza alle torsioni. Realizzati in pressofusione, il problema scomparve e la Stratos divenne ciò che non poteva che essere: una vettura decisamente competitiva.

La prima vittoria arrivò pochi mesi dopo, al Rally Freestone in Spagna; in quell'occasione Munari e la Stratos fecero davvero mangiare la polvere a tutti gli avversari!

Il primo titolo mondiale Marche giunse l'anno successivo, ancora con la versione che montava il motore a 2 valvole per cilindro; accreditato, nella sua evoluzione finale, di una potenza di 270 CV a 7800 giri/minuto. Al Montecarlo del 1975, ottenuta la regolare omologazione delle successive evoluzioni tecniche, debuttò la versione a 4 valvole per cilindro, che portò la potenza del motore Dino fino a 300/305 CV a 8500 giri/minuto. Con questa configurazione la Stratos, nel 1975 e nel 1976, si aggiudicò altri due titoli mondiali Costruttori.

Nel frattempo erano state allestite anche due versioni





In questa pagina: sedile, volante e "cabina di pilotaggio" della Stratos "numero 1", il logo Bertone che compare sulla fiancata di tutte le Stratos



a passo allungato e motore turbo, utilizzate soprattutto su gare stadal e in pista. "Questa soluzione aveva dato risultati incredibili" racconta Murari, "il turbo, che nella versione a 2 valvole aveva di colpo portato la potenza da 245 a 400 CV, con il motore a 4 valvole ci aveva permesso di ottenere addirittura ben 530 CV!".

Tutto faceva pensare a una carriera ancora lunga e gloriosa: invece, per la Stratos ufficiale, il Montecarlo del 1977 fu il "canto del cigno".

Nonostante questa triennale vittoria, infatti, la vettura fu tolta di produzione perché chi ai tempi tracciò le politiche aziendali del Gruppo Fiat, preferì privilegiare l'appena nata Fiat (3) Abarth, che "rappresentava meglio l'immagine della produzione di serie del gruppo nel mondo".

La Stratos, che aveva "spaventato" tutti, nei rally come in pista, finì così, incredibilmente tolta di mezzo quando ancora avrebbe potuto avere un significativo futuro: come provano le numerosissime vittorie che, in mani private, ha continuato a ottenere fino al 1981, quando scade l'ultima omologazione.



LE LIVREE DELLA STRATOS UFFICIALE

Il primo "sponsor" della Stratos ufficiale è lo stesso dell'ultima Fulvia, ovvero Marlboro. Con questa livrea la nuova vettura esordisce al Tour de Corse del 1972 e gareggia per i due anni successivi. A partire dal 1975 lo sponsor nei rally diventa Alitalia ma Marlboro resta sulle Stratos che corrono in pista e nelle gare stradali fino 1976, anno in cui la Stratos Silhouette vince il Giro d'Italia.

La prima livrea Alitalia della Stratos è quella che compare sulla vettura n° 14 con cui Munari-Mannucci vincono il Montecarlo del 1975, ed è caratterizzata, per semplificare, dalla grande A verde che compare sul cofano anteriore. Nel 1976 e 1977 la livrea è invece quella, riutilizzata, che compare sulle Stratos Munari-Maiga n° 10 e n°1, vincitrici rispettivamente del Montecarlo del 1976 e del 1977.

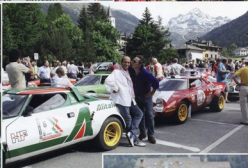
Nel 1978 Alitalia va definitivamente ad adottare la Fiat 131 Ritard e le Stratos che, saltuariamente, ancora corrono come ufficiali, adottano la livrea bianco-rosso-nera dello sponsor Pirelli (quella della Stratos con cui Markku Alen vince il Sanremo del 1978).



Ancora oggi in perfetta forma, splendidamente conservate da tre appassionati collezionisti italiani: la Stratos Stratos Pirelli e la Stratos Marlboro (in alto), le due Alitalia (a sinistra la seconda versione, a destra la prima).

L'inconfondibile "accessibilità totale" che ha sempre caratterizzato questa vettura





Se cerchi le fotografie del passato nel nostro ARCHIVIO le puoi trovare ARCHIVIO FOTOGRAFICO DAL 1950 AD OGGI TUTTE LE CORSE PIU' IMPORTANTI AL MONDO OLTRE 5 MILIARDI DI IMMAGINI TUTTI GLI ELENCHI ISCRITTI ORIGINALI DELLE GARE CONTROLLA SUL NOSTRO SITO SE TROVI LA GARA O IL PILOTA CHE CERCHI

