

# IL DRAGO e la regina

Sono il pilota e la macchina che hanno cambiato la storia dei Rally: con loro cominciò l'era moderna. Lui, serio, scrupoloso, veloce, versatile e assai poco incline all'errore. La Strato's, una "bête à gagner", imbattibile soltanto nelle mani di chi la sapeva sfruttare. Li abbiamo rimessi insieme per un'intervista indimenticabile

DI LUCA GASTALDI E FRANCESCO PELIZZARI - FOTO GIANNI TOMAZZONI E ACTUALFOTO



**COPPIA D'ASSI AL "MONTE"**

Sandro Munari ritratto di fianco alla Strato's con cui vinse il Tour de Corse '76 e il Rally di Monte-Carlo '77. Nella foto piccola, il "drago", il navigatore Silvio Maiga e la regina alla premiazione di Monaco. Munari vinse nonostante il giorno prima della partenza avesse subito una piccola operazione chirurgica per risolvere un fastidioso problema fisico.

Sandro Munari e la Lancia Strato's

**LIVREA FAMOSA**  
 La Lancia Strato's nella famosa livrea Alitalia è oggi di proprietà di un appassionato collezionista italiano che la usa in alcune occasioni di prestigio. E' ancora curata dallo specialista Maglioli.



**L**e nostre carriere si sono incrociate brevemente quando io ero all'inizio e lui a fine carriera. Sandro Munari è stato un mito, non solo per la mia generazione. Ho avuto modo di vederlo all'opera e di capire esattamente che cosa stava facendo e quale tipo di approccio aveva alle gare, e riconosco in lui delle capacità che non ho mai visto in nessun altro. Ha vinto molto meno di quanto avrebbe dovuto o potuto: in realtà era molto meno vincente di quanto fosse bravo. Univa la capacità di guida al limite all'armonia nel guidare. Aveva un'armonia estetica nella guida che non ho visto in altri piloti, come Röhrl per esempio, che era veloce ma non era bello vederlo guidare. Munari aveva questa cosa in più." Fabrizio Tabaton - Da "La danza dei piedi veloci", di Luca Delli Carri, Fucina Editore.

Sandro Munari è un signore in perfetta forma: magro, atletico, con i sorrisi rari ma aperti su un'espressione velata di malinconia. Ce l'avevano descritto come una persona silenziosa, timida, al limite dello scontroso. Lo incontriamo in un'occasione conviviale, dove conosce tutti tranne noi. Ci presentiamo e il suo sguardo va subito ai suoi amici. Sembra diffidente, ma alla prima domanda inizia a parlare con coinvolgimento, e l'intervista andrà avanti a lungo.

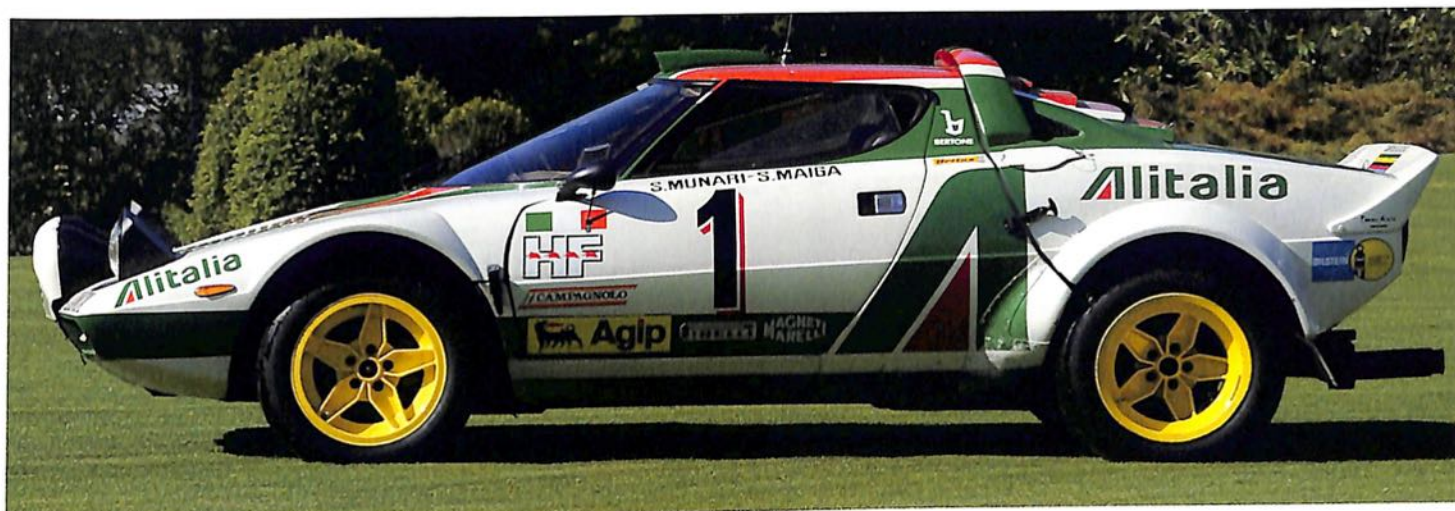
**Le piacciono i Rally moderni?**

Sono gare diverse dalle mie, non si possono confrontare. I rally moderni sono anomali perché le auto costano troppo e manca la com-

petizione serrata. Ai miei tempi poi il pubblico seguiva di più, era più presente e appassionato. Un'altra differenza importante è che i piloti di oggi possono riposare e nutrirsi bene: è vero che le macchine moderne hanno prestazioni molto più elevate di quelle che guidavamo noi, però all'epoca non avevamo tempo di riposarci, dovevamo andare forte con la stanchezza addosso, a volte senza dormire per ventiquattrore di fila. C'erano le tappe notturne, già arrivare alla fine era un successo. Non parliamo poi del Safari, che aveva un percorso di 6500 km. Anche i meccanici avevano una vita difficile: dovevano guidare anche loro e spesso lavoravano in condizioni proibitive. Mi ricordo: si sdraiò nella neve per riparare un danno, senza badare al fatto che la temperatura era 42° sotto zero!

**La mancata vittoria al Safari è un rimpianto?**

Il Safari lo considero una gara vinta, soltanto due episodi mi hanno impedito di arrivare primo con la Fulvia nel '74 e con la Strato's nel '75, quando sono arrivato secondo. Nel 1974 si doveva fare una salita lunga circa 12 km (su un totale di oltre 5000) che aveva una forte pendenza e buche molto profonde e sassi grossi come le ruote della macchina. Secondo me sarebbe stato il punto decisivo della gara. Perciò chiesi di avere motori come quelli di Monte-Carlo, con la coppia massima a regime molto basso per non sforzare la frizione. Fiorio e Tonti dissero che così sarei stato lento sul dritto e proposero di portarci i cerchi da 13" da montare al posto di quelli da 14" prima della salita, per accorciare il rapporto. Purtroppo, però, abbassavano anche la macchina e dovevamo rallentare per non danneggiare il sottoscoc-



### LE PRIME CORSE

A destra, Sandro Munari alla partenza di una gara di kart disputata il 16 aprile '61 a Cavarzere, dove è nato. Sotto, al volante della Fiat Abarth 850 TC acquistata usata, con cui iniziò a correre in macchina. La foto è del 2 agosto 1964, la gara è la cronoscalata Agordo-Frasenè, dove dovette ritirarsi per problemi al cambio.



ca... Dopo la sostituzione, a un certo punto ci trovammo fuori strada: nessuno aveva pensato che bisognava ritardare il trip master perché con le ruote più piccole erano cambiate le distanze! Così, da primi che eravamo siamo arrivati all'inizio della salita dietro la Porsche di Waldegaard e la Toyota di Singh, che poi abbiamo trovato bloccato dietro una curva perché aveva la coppia troppo in alto. L'abbiamo spinto noi, poi siamo risaliti sulla Fulvia e a quel punto fummo noi a restare bloccati per la coppia alta... Ero fuori di me. Da lì in poi fu un calvario di continue rotture e problemi concatenati. Alla fine Singh ha vinto, Waldegaard è arrivato secondo e noi terzi. Nel '75 perdemmo a causa delle forature. Ero arrivato ad avere 56 minuti sulla Peu-

### LE GARE DI MUNARI CON LA STRATO'S

#### 1973

Rally Firestone: 1° assoluto  
Targa Florio: 2° assoluto  
(in coppia con Jean-Claude Andruet)

Tour de France: 1° assoluto

#### 1974

24 Ore di Chamonix:  
2° assoluto (in coppia con Jean-Claude Andruet)  
Rally 4 Regioni: 1° assoluto  
Rallye Sanremo: 1° assoluto  
Rally Rideau Lakes:  
1° assoluto

Lombard Rac Rally:  
3° assoluto

#### 1975

Rallye Monte-Carlo:  
1° assoluto  
Safari Rally: 2° assoluto  
Rally 4 Regioni: 1° assoluto  
Giro d'Italia: 6° assoluto

Lombard Rac Rally:  
4° assoluto

1976

Rallye Monte-Carlo:  
1° assoluto

Rally del Portogallo:  
1° assoluto

1977

Rally del Marocco:  
3° assoluto

Rallye Sanremo: 2° assoluto

Tour de France: 1° assoluto

Lombard Rac Rally:  
4° assoluto

1977

Rallye Monte-Carlo:  
1° assoluto (in foto)

Safari Rally: 3° assoluto

Total Rally: 1° assoluto

Rally San Martino di  
Castrozza: 1° assoluto

Rally Valle d'Aosta:  
1° assoluto



geot di Anderson quando mancavano 500 km alla fine, e abbiamo forato la terza gomma. A quel punto avevamo bisogno dell'assistenza, chiamammo alla radio ma nessuno rispose perché Fiorio aveva deciso tornare a Nairobi perché cominciava a fare buio e ormai c'era soltanto trasferimento per completare il rally. Su 85 partenti arrivarono in fondo 14 auto e tutte le Strato's partite.

A proposito di Strato's: non tutti riuscirono a usarla come lei. Per molti fu una macchina ostica. Come mai per lei no?

La Strato's era un mostro, ma anche facile da capire. Pesava tanto dietro, perché il motore Ferrari non era certo leggero. Con lo sviluppo riuscimmo a portare la ripartizione del peso a 45% davanti e 55% dietro. Ma se partiva in sovrasterzo, non la tenevi in più. E davanti i freni bloccavano. Certo, io fui molto aiutato dal fatto di averne portato avanti lo sviluppo, me la sono fatta a mia misura. Per renderla competitiva, però, si dovette prima di ogni cosa risolvere il mistero della sospensione posteriore.

Quale mistero?

Qualunque regolazione chiedessi, la Strato's non rispondeva e anzi la risposta era il contrario di quello che mi aspettavo. Con questo, non c'era nulla che non andasse, in apparenza. Poi scoprimmo che una parte della struttura posteriore fletteva in accelerazione e frenata, ma a macchina ferma e scarica non si notava alcunché!

Ma anche risolto questo problema, non tutti la digerirono. Perché?

Perché la Strato's era una macchina pensata per le corse, non una di serie adattata, come per esempio era la Fulvia. Prova ne sia che da quella macchina emersero molte soluzioni tecniche che furono di ispirazione per le Lancia successive, a partire dalla 037 per finire con le Delta. La Strato's fu un'antesignana delle famose Gruppo B. Aveva perfino delle appendici aerodinamiche! Per rendere al massimo serviva una guida molto pulita, che forse non tutti riuscivano ad avere.

C'è una vittoria che le ha fatto più piacere tra quelle con la Strato's? Sono state tutte belle, i Monte-Carlo, il Tour de Corse, il Safari...



Ma il Safari non l'ha vinto...

E' vero, però come detto è stata solo sfortuna. E comunque, dal punto di vista tecnico per me fu una grande soddisfazione perché all'epoca in Italia si disse che andare al Safari con quella macchina era una follia. Invece, tutte le Strato's arrivarono in fondo, nonostante non avesse sospensioni adatte agli sterrati duri. Si riusciva lo stesso a sfruttare la sua grande potenza.

Torniamo alle vittorie?

Se devo dirne una che ricordo con grande piacere, fu il Tour de France del 1973, quando avevamo ancora il motore a due valvole. Una gara bellissima, massacrante, una via di mezzo tra un rally e una prova di velocità. Di grande soddisfazione!

Qual era la difficoltà tecnica principale dei suoi rallye?

Nella stessa gara trovavi tante condizioni diverse tra loro, sia di asfalto sia di meteo, di temperatura.

Come vi allenavate negli anni '60 e '70?

Ci allenavamo guidando. Eravamo pionieri: io fui il primo a portare un medico sportivo nei Rally. Non parliamo poi dell'alimentazione: nessuno pensava che l'alimentazione potesse avere un'influenza sulle prestazioni. Quando il medico vide come mangiavamo, si mise le mani nei capelli. Cominciammo a usare gli integratori e a lavo-

## UN PREMIO PER ATILIO BETTEGA

È molto interessante la storia sportiva della Lancia Strato's delle nostre foto, targata TO N41648 (a destra, in una foto ufficiale). Da una parte, incorona definitivamente Sandro Munari quale miglior interprete della berlinetta di Borgo San Paolo, con la quarta e ultima vittoria del "drago" al Rallye Monte-Carlo del 28 gennaio 1977.

Dall'altra, alla fine dello stesso anno, il 4 dicembre, questa plurimedagliata Stra-

to's porta alla ribalta una nuova stella: Attilio Bettega. L'indimenticato pilota veneto, grazie alla vittoria della prima edizione del Campionato Autobianchi A112 Abarth, si aggiudica la partecipazione "ufficiale" al Rally della Valle d'Aosta, ultima prova del Campionato Italiano.

La Squadra Corse Lancia gli affida questa Strato's che, nell'ordine di partenza del rally, scatterà proprio alle spalle della gemella nelle mani di Munari, che ap-

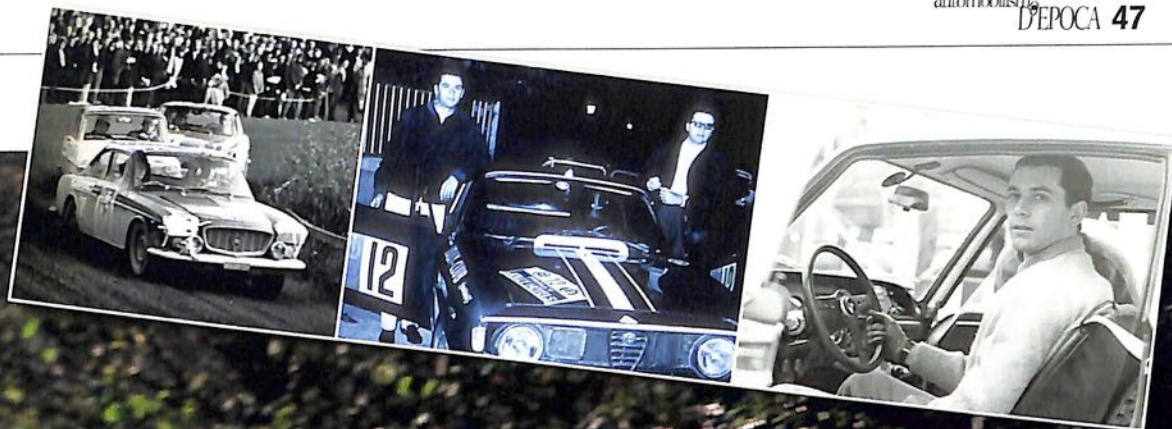
profitta dell'ultima gara del tricolore per fare allenamento in vista del Monte-Carlo 1978. Da aggiungere che, tra gennaio e dicembre 1977, la TO N41648 ha già conseguito lo scudetto italiano con il cuneese Mauro Pregliasco.

Nel 1978, infine, Fulvio Bacchelli (foto a sinistra) e Marku Alen chiudono la carriera di questa Strato's con un 10° posto al Rally di Monte-Carlo e un 5° al Rally Rac



### AL "MONTE" IN MAGLIONE

Nel corso del nostro servizio abbiamo rimesso Munari sulle sue macchine da corsa, con cui ha dato spettacolare prova della consueta maestria. Qui è alla guida di una Strato's replicata con la grafica della vittoria al Monte-Carlo '75. Sopra, da sinistra: sulla Lancia Flavia coupé con Antonio Ghini al 1000 Laghi '65; navigatore di Cavallari al Rally Jolly Hotels '65; in maglione al volante della Lancia Fulvia al Monte-Carlo del 1967 (terminato al 5. posto). Nella pagina a fianco, il drago in azione notturna con la Lancia Fulvia al Tour de Corse del 1968, terminato con un ritiro.



rare sull'alimentazione, anche se Fiorio era contrario perché la presenza di questo specialista aveva un costo. Nel 1977 la nostra tappa di avvicinamento al Rallye di Monte-Carlo partì da Lisbona. Io avevo le emorroidi, un dolore... a Gap trovai Benigno Bartoletti che mi fece un'incisione, poi andai a letto con il ghiaccio. Ricordo che dormii non più di quattro ore quella notte. Ma domenica avevo vinto la gara!

**Quale pilota ricorda come l'avversario più ostico?**

C'erano molti piloti forti. Due che mi vengono subito in mente erano Waldegaard e Therier. Per batterli bisognava studiarli, capire quali sarebbero state le loro mosse.

**Però li ha battuti tante volte. Mentre correva si rendeva conto se era abbastanza veloce da batterli?**

Non avevamo tutti gli strumenti che hanno oggi, che informano in tempo reale delle prestazioni. Il mio modo di sapere se ero andato forte era il sudore: se ero sudato, significava che mi ero impegnato e quindi di certo ero stato abbastanza veloce...

**Ha cominciato con i kart e corso con Ferrari. Come mai la sua carriera è stata quasi tutta nei Rally?**

Ho cominciato da navigatore di Arnaldo Cavallari al Rally degli Estensi del 1964 anche se in realtà avevo il pallino della Velocità e avrei voluto correre con i kart, con i quali avevo fatto qualche gara. Dopo gli episodi da navigatore con Cavallari feci la licenza per correre in macchina e, con i soldi dei primi lavori, acquistai un'Abarth 850 TC usa-

ta e il 2 agosto del '64 partecipai alla salita Agordo-Frasséné. Mi ritirai per la rottura del cambio.

**Ma alla fine sono arrivate anche le gare di Velocità, e non con una macchina qualsiasi, ma con la Ferrari. A quel punto non pensò che fosse arrivata la grande occasione?**

Fui chiamato da Peter Schetty per un collaudo a Fiorano. Durante le prove, verso ora di pranzo spuntò Ferrari in persona che mi invitò a pranzo al ristorante Cavallino. Quando arrivai lì, mi accorsi che avevano apparecchiato per due. Fu il pranzo più faticoso della mia vita, benché Ferrari fu molto gentile con me e mi mise subito a mio agio. Comunque, nel 1972 avevo 32 anni, ormai non pensavo più di passare alla pista. In quello stesso anno ricevetti anche un'offerta da Williams per il GP del Sudafrica, che rifiutai.

**Ha vinto la Targa Florio con Merzario. Come fu il vostro rapporto?**

Mah, niente di che. Come piloti eravamo di certo molto diversi. Lui era la prima guida, perciò dovevo adattarmi al suo assetto, che per me era quanto meno inusuale. Non so come facesse a guidare la macchina assettata a quel modo. Insomma, un giorno eravamo fermi a Buonfornello, durante le prove. C'era un punto in cui si doveva frenare dove c'era un avvallamento e la macchina si scomponeva molto. Chiesi allora una modifica, e il giorno dopo Merzario disse che la macchina andava bene, mentre per me la regolazione aveva peggiorato il comportamento. Caliri mi disse che aveva fatto volutamente

una regolazione peggiorativa per vedere come reagivamo. Merzario non diceva nulla, non si confrontava con me; d'altra parte, lui andava saliva in macchina e andava forte in qualunque situazione, mentre io se la macchina non era a posto non riuscivo a dare il meglio.

**Come andò in seguito con Ferrari?**

Dopo la Targa Florio, gareggiai a Zeltweg: per quella gara fui convocato un giorno per il giorno dopo. A Zeltweg perdemmo del tempo perché Merzario non mi disse che aveva spiattellato l'anteriore sinistra. Un rimpianto molto forte è che il Vecchio mi voleva a Le Mans. Ricordo che andammo a Monza con Merzario e Redman, poi andammo sull'autostrada Torino-Savona, dove c'era un centro prove Fiat a fare prove di aerodinamica. Alla fine però, Ferrari decise di rinunciare alla gara, non ho mai saputo per quale motivo. Mi dispiacque molto, perché vedevo Le Mans come una prova adatta a me: guida di notte, magari con la pioggia, su strade di solito aperte al traffico, sempre concentrati e con fatica. Mi sembrava pane per me. A quel punto pensavo che l'esperienza fosse finita, invece il Drake mi chiamò di nuovo per la 1000 km di Zeltweg, dove arrivai direttamente dalle prove di preparazione a un Rally. Mi trovai su un circuito da 220 di media, sotto l'acqua, e ancora con Merzario, che in gara tornò ai box per il cambio senza dire di aver spiattellato una gomma. Così, dovetti tornare ai box dopo due giri per una sosta inattesa, che ci fece perdere molto tempo. Infine, il Commendatore mi chiamò ancora per celebrare le tre 312 a Fiorano, in vista di una gara fuori campionato. Ci

andai molto volentieri nonostante fossi fresco di un'operazione di appendicite. Fu l'ultima volta al volante di una Ferrari da corsa.

Come mai con la 131 non ebbe lo stesso feeling che con la Strato's? Della 131 feci la messa a punto sulla terra. La macchina andava forte. In Portogallo ricordo che usai le note che avevo con la Strato's. Ero un po' più lento di Alen e Rohrl. La cosa mi ha fatto riflettere. Poi siamo andati all'Acropoli, dove ho dovuto fare per forza le note e sono andato subito forte. Lì ho capito che la diversa impostazione della macchina richiedeva una guida diversa.

**Terminata l'attività di pilota ha fatto anche il team manager in F.1. Come considera quell'esperienza?**

Mi attirava l'idea di fare il team manager di Formula 1. La cosa negativa era che mancava un punto di riferimento, tutti potevano dire qualcosa. La gestione tecnica era di Paolo Pavanello, proprietario del team, poi c'era l'Alfa Romeo che metteva i motori e la Benetton che metteva i soldi. A un certo punto l'Alfa Romeo ha imposto l'ingegner Tonti. Poi c'erano i piloti: Eddie Cheever e Riccardo Patrese avevano



**RAC RALLY STREGATO**  
In questa immagine, Munari in piena azione e l'aggressivo frontale della Strato's. Qui a fianco, una delle poche gare che il duo italiano non è riuscito a vincere: il Rac Rally. L'immagine si riferisce all'edizione del 1977, terminata con un ritiro. Il miglior risultato conseguito nella gara britannica è stato il 3. posto del 1974. Nella pagina a fianco, la caratteristica apertura dei cofani della Strato's.



## DIECI ANNI DI VITTORIE

L'attività sportiva della Lancia Strato's HF dura 10 anni. Dal 1972 al 1982 - anno dell'ultima vittoria assoluta ottenuta al Rally di Monza con Federico Ormezzano e Claudio Berro - può contare 3 Mondiali Costruttori Rally consecutivi (1974, '75, '76), 3 titoli europei (1976 e 1977 con Bernard Darniche, 1978 con Tony Carello) e 5 italiani (1976 e 1979 con Tony Fassina, 1977 con Mauro Pregliasco, 1978 con Adartico Vudafieri).

una forte rivalità, in Canada si sono buttati fuori a vicenda. A cosa si devono i colori del casco? I colori del casco sono quelli di Nuvolari: giallo e blu; all'inizio nelle prime corse avevo anche la maglietta blu.

### Un debutto difficile

Tour de Corse 1972. Il 4 novembre, sulle tortuose strade della Corsica, scatta una delle ultime gare del Campionato Internazionale Marche (il Mondiale sarà istituito soltanto l'anno dopo).

Al via della corsa si c'è una nuova vettura: è la Lancia Strato's HF. Per l'occasione è "vestita" con la livrea bianco-rossa della Marlboro ed è affidata all'equipaggio formato da Sandro Munari e Mario Mannucci. La Squadra Corse Lancia, però, arriva sull'isola francese un po' affannata. Soltanto l'11 febbraio, infatti, è stato formalizzato il definitivo accordo tra il Gruppo Fiat e la Ferrari per la fornitura dei propulsori Dino V6 da 2.418 cc da montare sul modello Strato's, presentato ufficialmente nel novembre 1971 al Salone di Torino, in versione definitiva ma ancora senza motore... E' la metà del 1972, quindi, quando cominciano i veri collaudi prima con l'esperto collaudatore Claudio Maglioli, poi con il pilota ufficiale Munari.

Dalle piste di Chivasso e della Mandria (che comprende anche tratti su terra) al debutto sugli asfalti corsi il passo è breve. Forse troppo. La Strato's bianca e rossa è costretta al ritiro a causa di problemi alle sospensioni posteriori. Stessa sorte poco più di un mese dopo, il

12 dicembre, quando la stessa vettura, ancora con la coppia Munari-Mannucci, si ritira dal Rally Costa del Sol in Spagna accusando il medesimo inconveniente quando era in testa alla gara.

### Pezzi della 127 per risparmiare

Ma cosa accadde prima di quel Tour de Corse 1972? Nei primi mesi del '72 la Stratos "consuma" le strade di Chivasso e della Mandria in vista del debutto previsto in Corsica e tanto desiderato dallo sponsor Marlboro, che fa pressioni sul direttore sportivo Lancia Cesare Fiorio. Sulla vettura, oltre ai citati Maglioli e Munari, lavorano tecnici e collaudatori come Sergio Camuffo, Gian Paolo Dallara, Mike Parkes e Carlo Facetti, tutti sotto la direzione di Gianni Tonti, all'epoca responsabile tecnico della squadra corse Lancia. Ma il problema è sempre lo stesso: la vettura, anche in rettilineo, soffre di inspiegabili "serpeggiamenti". Solo dopo le prime due gare viene risolto, sostituendo le boccole in gomma degli attacchi dei bracci delle sospensioni posteriori (ereditati, per questione di costi, dai silent-block della Fiat 127 di serie...) ed i portamozzi (prima in lamiera sciolata, ora in duraluminio). Munari e Mannucci ottengono il primo successo sportivo della Strato's nel 1973, al Rally Firestone di Spagna.

Mike Parkes (con preziosi trascorsi in Ferrari) si dedica al telaio e alle sospensioni. Poi si cimenta (non senza difficoltà) sulla nuova testa a 24 valvole e ancora più avanti, insieme a Facetti, sviluppa la versione con turbocompressore (560 CV e iniezione indiretta con pompa



## MONTE-CARLO E VALLE D'AOSTA 1977: GLORIA SOTTO LA NEVE

Il 1977 è l'anno del cambio della guardia Lancia-Fiat nel mondiale Rally. Il "Monte-Carlo" si disputa su 26 prove speciali per 4.700 km. La Lancia schiera tre Strato's con Munari-Maiga (in foto), Pinto-Bernacchini e Darniche-Mahé. Fiat porta all'esordio la 131 Abarth Rally con Alen-Kivimaki, Verini-Russo, Bacchelli-Rossetti e Andruet-Biche. Dopo le prime due prove, Munari è al comando (nonostante abbia appena subito un'operazione per disturbi emorroidali). La seconda tappa è una falciata: si ritirano Guy Frèquelin (Al-

pine Renault), Walter Roehrl (Opel), Maurizio Verini, Bernard Darniche. Ma Munari è sempre in testa tallonato da Alen. Nel circuito finale si ritirano anche Pinto e Bacchelli: il drago e la regina vincono a fari spenti. Che non è una metafora, ma un vero problema all'impianto elettrico. Ancora neve e ancora prove speciali notturne al Rally della Valle d'Aosta. Munari vince anche qui, ma c'è un secondo classificato che fa più notizia. È il novello Attilio Bettiga che, per la prima volta sulla Strato's dopo aver vinto il Campionato

A112 Abarth, vince una prova speciale e segna il secondo miglior tempo in altre 8 (su 14 disputate).





Kugelfischer) che verrà utilizzata in pista dal 1973 in configurazione silhouette. Oltre a quelli già citati, tra gli altri difetti di gioventù della Strato's si può ancora ricordare la fusione del gruppo motore-cambio nella parte inferiore del propulsore, che limita gli interventi rapidi sul cambio stesso. In principio, inoltre, il motore di serie soffre di... cattiva alimentazione: nelle curve a destra, a causa della forza centrifuga, si abbassa il livello della benzina nella vaschetta del carburatore ed il 6 cilindri inevitabilmente "manca" in accelerazione. Con l'intervento della Weber, la vaschetta incriminata passa da laterale a centrale ovviando al problema.

Nel frattempo, il 10 settembre 1973 inizia la produzione in serie della Strato's stradale. Il 1° ottobre 1974, in seguito alla costruzione dei 400 esemplari di serie previsti dal regolamento, la è omologata per correre in Gruppo 4. Fino a quel momento, infatti, la Strato's partecipa alle corse nello speciale Gruppo 5 riservato ai prototipi.

### Sbilanciata al posteriore

Com'è noto, la Lancia Strato's nasce dalla volontà di Pier Ugo Gobbato che, nelle vesti di direttore generale della Lancia dal 1969, intende risollevere le sorti della Casa in un momento difficile. Pensa che le corse siano un'ottima occasione di rilancio, ma la Fulvia Coupé è ormai da sostituire. Per una fortunata coincidenza, Bertone presenta nel 1970 il prototipo Zero con motore Fulvia HF montato in posizione centrale. Insieme a Fiorio - che "intervista" piloti e tecnici per arrivare alla definizione di un'auto da rally ideale - Gobbato dà il benestare al progetto Strato's.

Prima di arrivare con fatica (e con il famoso scambio che porterà Munari in Ferrari) all'adozione del motore Dino (che nella versione stradale della Strato's conta 192 CV a 7000 giri), il resto della vettura è pronto. È una coupé due posti con scocca portante in lamiera d'acciaio e con traliccio a sezione rettangolare. Per ottenere migliori prestazioni su percorsi misti e tortuosi come quelli dei rally, il passo è di

soli 2.180 mm. Il motore è in posizione posteriore-centrale in blocco col cambio a 5 marce e il differenziale autobloccante ZF e la distribuzione dei pesi è per il 63% al posteriore.

Su due telai ausiliari sono montate le sospensioni anteriori e posteriori. Le prime, a ruote indipendenti, contano su bracci oscillanti sovrapposti e molle elicoidali. Le seconde adottano lo schema McPherson con montante verticale. La scelta di questo sistema è dettata da due fattori principali: non sapendo ancora quale motore verrà montato, il McPherson garantisce una più facile adattabilità. Poi, in ottica sportiva, con questo schema si può intervenire rapidamente per variare l'altezza dello scuotimento (versioni terra-asfalto) e per montare pneumatici di diverse misure. La carrozzeria è in fibra di vetro (quelle di serie sono prodotte dalla Bertone, quelle da competizione dalla emiliana TIR).



**SEMI SDRAIATO**  
Munari di nuovo al posto di guida della Strato's, con l'abbigliamento da gara dell'epoca. La tuta verde a sottili righe bianche e il casco giallo-blu (i colori di Nuvolari) hanno segnato un'epoca e sono segni distintivi per ogni appassionato. Notare la posizione di guida semi sdraiata, ben diversa da quella delle altre auto da Rally dell'epoca. Sopra, la grinta del pilota veneto dopo trent'anni è rimasta immutata.

## IL PALMARES DELLA "TO N41648"

1976

14° Rallye Sanremo: 2. posto con Munari-Maiga

20° Tour de Corse: 1. posto con Munari-Maiga

1977

45° Rallye Monte-Carlo: 1. posto con Munari-Maiga

Rally di San Giacomo: 1. posto con Pregliasco-Reisoli

5° Rally del Gargano: 3. posto con Pregliasco-Reisoli

14° Rally San Martino di Castrozza: 2. posto con Pregliasco-Reisoli

11^ Coppa Liburna: 1. posto con Pregliasco-Reisoli

15° Rallye Sanremo: 4. posto con Pregliasco-Reisoli

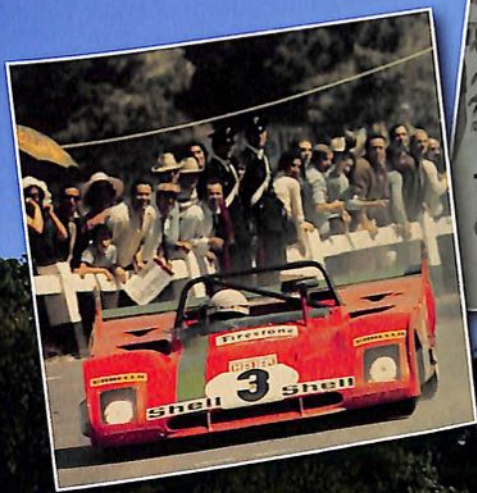
7° Trofeo Valle d'Aosta: 2. posto con Bettega-Bettega

1978

46° Rallye Monte-Carlo: 10. posto con Bacchelli-Bernacchini

1979

28° Rac Rally: 5. posto con Alen-Kivimaki



### IN FERRARI

E' rimasta mitica l'avventura in Ferrari di Sandro Munari, nel 1972: vittoria al debutto alla Targa Florio sulla 312 P divisa con Arturo Merzario (in azione a sinistra) e quarto posto alla 1000 KM di Zeltweg. A fianco, Munari cinto d'alloro al termine della gara siciliana.



## MAGLIOLI: CHE FATICA CON LE SOSPENSIONI!



**DINO 2,4 LITRI**  
A sinistra, una vista del Dino V6 a 65°, bialbero, di 2,4 litri montato in posizione centrale trasversale. Qui a fianco, il vano anteriore con la ruota di scorta tenuta in sede da una pratica manovella per rimuoverla in fretta in caso di necessità.

Claudio Maglioli nasce il 9 giugno 1940 a Boglio, in provincia di Biella. È stato il primo pilota-collaudatore della Lancia Strato's. E anche il primo tecnico a svilupparla.

**Chissà se ricorda la prima volta che è salito sulla coupé Lancia...**

"Me lo ricordo eccome! - esclama - Insieme a Cesare Fiorio andammo da Bertone per ritirare il primo esemplare e portarlo a Chivasso, alla Lancia, e iniziare a lavorarci sopra. Dalla Bertone, a Torino, siamo tornati su strada e Fiorio ha voluto guidare per il primo tratto del tragitto. A Chivasso erano tutti lì ad aspettarci e, quando arrivammo, ricordo che Fiorio mi disse 'Claudio, ti affido questo nuovo compito e spero che riuscirai a fare una macchina vincente come la Fulvia'. Così è stato, ma di lavoro ne abbiamo fatto tanto. Arrivavo appunto dalla leggendaria Fulvia, ma la Strato's fu molto più impegnativa".

**Da dove partì il lavoro?**

"La vettura era tutta su silent-block - spiega Maglioli - quindi molto, troppo elastica. Le sospensioni e la telaistica ci fecero impazzire, provammo triangoli di tutti i tipi, m sopra e sotto, di tutto. Dopo un anno avevamo deliberato le due versioni di massima: la Montecarlo, adatta a strade asfaltate, e la Safari, per gli sterrati molto sconnessi".

**E per quanto riguarda il motore?**

"Ovviamente partimmo da una buona base, il V6 Dino. Lavorai molto nella mia

officina: alberi a camme, valvole, massa rotante, pistoni. Sui condotti, poi, ne provammo di tutti i colori. Dai 190 CV iniziali arrivammo a un primo traguardo di 230-235, più avanti raggiungemmo quota 280. Ci concentrammo anche molto per ottenere potenza ai bassi regimi, un fattore importante soprattutto sui fondi a scarsa aderenza. Una buona soluzione fu quella dei tubi di scarico compensati".

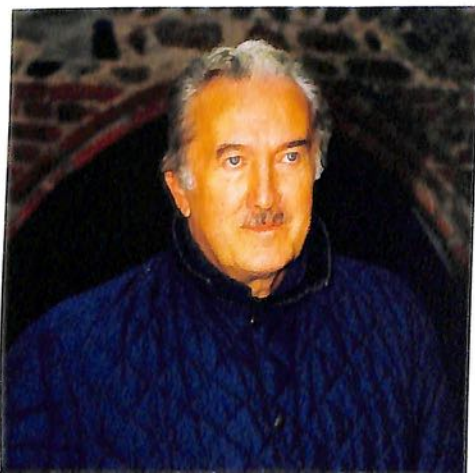
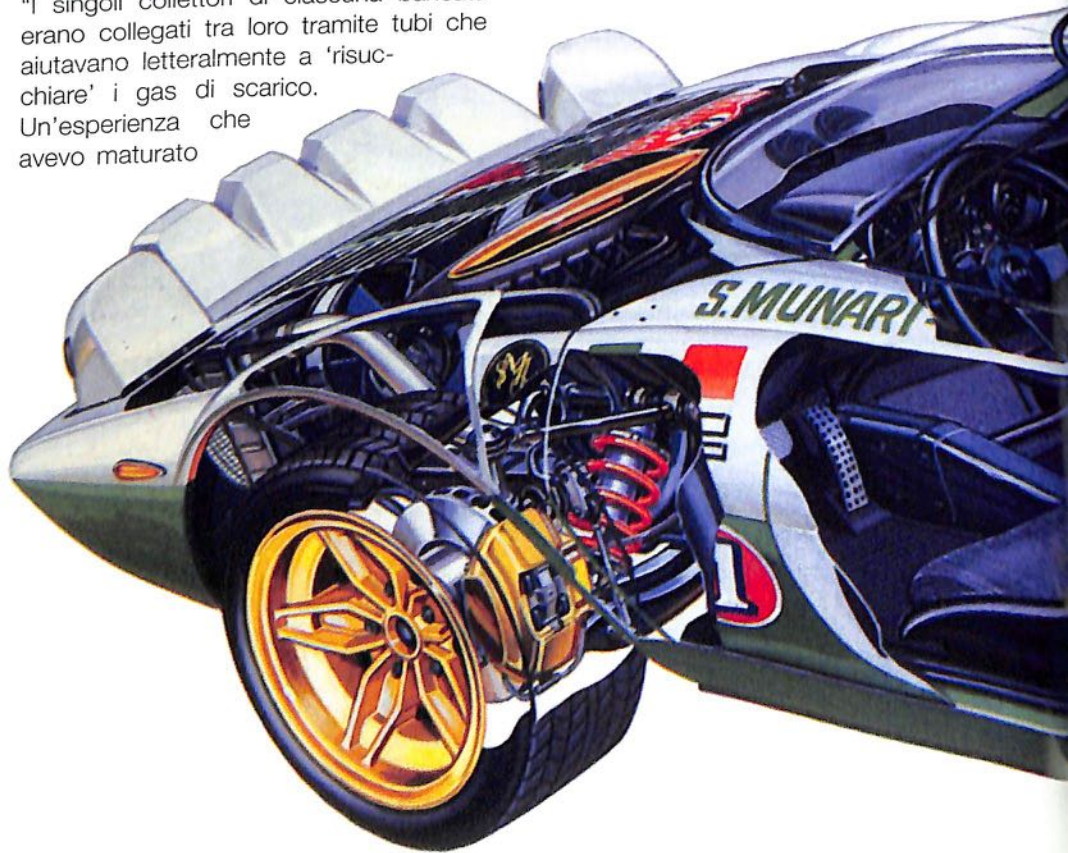
**Vale a dire?**

"I singoli collettori di ciascuna bancata erano collegati tra loro tramite tubi che aiutavano letteralmente a 'risucchiare' i gas di scarico. Un'esperienza che avevo maturato

in campo aeronautico, quando mi costruì un piccolo deltaplano a motore".

**Dove avvennero le prime prove della Strato's?**

"I primissimi chilometri di ogni sessione li facemmo a Chivasso poi, vista la vicinanza, sfruttammo moltissimo l'autodromo di Casale Monferrato. Ma tante prove le feci anche dalle mie parti, con il benestare dei Carabinieri che mi raccomandavano di non combinare guai...".



### PILOTA E COLLAUDATORE

Claudio Maglioli (a sinistra) conosce vita e miracoli della Lancia Strato's, essendosi occupato, da tecnico e collaudatore, dello sviluppo per conto del Reparto Corse.



# Scheda tecnica

## Lancia Stratos HF Gr. 4 "TO N41648"

(tra parentesi i dati della precedente versione 12 valvole)

**Motore** Posteriore centrale 6 cilindri a V di 65°, 2.418 cc, alesaggio e corsa 92,5x60 mm, rapporto di compressione 11,5:1 (9,5:1), potenza massima 320 CV a 8500 giri (275

CV a 7600 giri), coppia massima 26 kgm a 6400 giri (25,4 kgm a 5500 giri), distribuzione 4 valvole per cilindro (2 valvole per cilindro) e 2 alberi a camme in testa, 3 carburatori doppio corpo invertiti Weber 44 o 48 DDF; accensione Electronic Racing Special Corsa con limitatore di giri

**Trasmissione** Trazione posteriore, cambio meccanico a 5 rapporti,

frizione bidisco in rame Borg&Beck (monodisco a secco)

**Corpo vettura** Freni Lockheed 4 dischi autoventilati, doppi pistoni, doppio circuito, doppie pompe e ripartitore di frenata; sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice trasversale; poste-

riori a schema McPherson, montanti telescopici, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici

**Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2180, lunghezza 3710, larghezza 1810, altezza 1140, carreggiata anteriore 1490, carreggiata posteriore 1570. Ruote ant 9x15 e post 13x15, pneumatici 205/50-15 e 275/50-15. Peso a vuoto 920 kg (940 kg).

### MCPHERSON AL POSTERIORE

In questo bel disegno, la disposizione meccanica della berlinetta Lancia. Nonostante il motore in posizione centrale trasversale e montato su un passo molto corto (2.180 mm), il peso del propulsore causò non pochi problemi di bilanciamento nella prima fase dello sviluppo. Interessanti le sospensioni posteriori a schema McPherson. Della Strato's furono realizzate due versioni: una per l'asfalto e una per lo sconnesso, adatta al Safari. All'epoca ci fu molto scetticismo sulla possibilità che un'auto estrema potesse disputare la gara africana.

