



Buon viaggio caro Drago

L'EX DIRETTORE DI QUATTORRUOTE, PROFONDO CONOSCITORE DI RALLY E AMICO DELL'ASSO VENETO DA POCO SCOMPARSO, LO CELEBRA GRAZIE ALLE RIVELAZIONI RICEVUTE DA LUI IN AUTOMOBILE

di Carlo Cavicchi

Lo scatto in alto forse riassume meglio di altri l'eredità di Sandro Munari: su un fondo infido, insieme al navigatore Mario Mannucci, stravinca il Rallye di Montecarlo 1972. Una gara che non sarà dimenticata, anche per merito della Lancia Fulvia Coupé 1.6 HF numero 14

Negli anni 70 c'era un tormentone che accompagnava il ristretto gruppo di giornalisti che seguivano tutte le prove del Mondiale rally, fissi compagni di battaglia sotto il sole africano e sulle nevi della Svezia, tra il fango appiccicoso delle foreste inglesi e l'asfalto tormentato della Corsica: chi fosse il più forte di tutti. Per gli anglosassoni, era il finlandese Hannu Mikkola, per gli scandinavi era lo svedese Bjorn Waldegard e per tutti gli altri, i sudisti, era Sandro Munari.

Questione di emozioni trasmesse più che di albi d'oro e di corone. Non c'era un vincitore assoluto, ma soltanto discussioni che duravano ore, dopo le quali si finiva con un compromesso: erano tutti i migliori.

L'ultimo venerdì dello scorso febbraio, Sandro Munari ha lasciato questa vita per raggiungere Waldegard e Mikkola sugli sterrati dei cieli e se ci ritrovassimo, vecchi come siamo, noi colleghi di allora ripartiremmo con la vecchia diatriba, non per arrivare alla verità, ma per dar sfogo a quella nostalgia canaglia che ci prende

puntualmente quando ritorniamo a quegli anni e a quei campioni.

Sandro Munari era conosciuto nel giro come il "Drago", ma questo non era un soprannome bensì un'etichetta che gli avevano appiccicato addosso addirittura i suoi stessi compagni di squadra, tutti a loro volta campioni ma non quanto lui, il "Maradona dei rally", un maestro del volante per il coraggio, la tecnica e il rispetto per la vettura, qualità quest'ultima fondamentale in un tempo in cui prima le gare bisognava finirle e poi andare anche più forte degli altri.

Della leggenda di Munari sono stati scritti libri preziosi e una quantità incalcolabile di articoli di giornali che ne hanno esaltato le imprese, un elenco troppo lungo da riassumere senza trasformare l'articolo in un foglio Excel. Nei suoi anni da corsa lui era uno che parlava pochissimo, quasi timido al punto da apparire a chi non lo conosceva come ombroso. Questione di carattere e, a suo modo, di difesa. Al contrario negli ultimi anni, ma non negli ultimissimi quando una vigliacca malattia lo aveva rubato alla

Sandro Munari era nato a Cavarzere, Venezia, il 27 marzo del 1940. Con le sue imprese e vittorie leggendarie - prime fra tutte, le quattro al "Monte" - ha reso tutto possibile: l'impegno delle Case italiane, l'amore per questo sport e il filone degli stradisti arrivati dopo





Munari a metà anni 70, sempre super concentrato sui campi di gara. Sotto, altra immagine iconica: Munari-Maiga, su Lancia Stratos HF, s'avviano a vincere il Rallye di Montecarlo del 1977, il terzo consecutivo per il Drago, e il suo quarto assoluto

scena pubblica, era diventato loquace e spiritoso. Nel nuovo millennio siamo stati compagni in auto in tanti lunghi viaggi dove io (che bestemmia!) guidavo e lui raccontava di tutto, chiusi in quell'improvvisato confessionale.

Immaginate allora un viaggio di quelli, scoprirete un Drago che forse nemmeno supponete.

Una bella carriera, no?

"La mia presenza alle corse è durata 15 anni, ma questo non dice molto. Nei rally sono arrivato a essere il numero uno: questo è già qualcosa. Mi hanno chiamato poi 'Drago'. Questo è

tutto, perché vuol dire che sono entrato nel cuore e nella fantasia della gente".

Significa ancora qualcosa quel "Drago"?

"Una volta fuori dalle corse pensavo che quel soprannome non mi appartenesse più. Che avesse solo il senso e il peso di un ricordo: come le macchine che ho guidato, come le sbandate di cui mi sono nutrito, come le tante notti che ho vissuto in corsa".

Già le notti...

"Devo molto alla notte. Tante mie vittorie sono state costruite dopo il tramonto e prima dell'alba. L'uomo che ha dovuto vivere a ore rovesciate è fondamentalmente solo, parla poco, è allenato a pensare. Se poi per natura ha una vena di pessimismo addosso, la notte non gliela cura, gliela irrobustisce. Mi riconosco: parlavo poco, faticavo a essere ottimista".

Che cosa c'era di tanto difficile in quei rally?

"Bisognava vincere stanchezza e sonno, sopportare fame e freddo, conservare lucidità di mente e prontezza di riflessi. Talvolta il senso di solitudine diventava angoscia. Quando mi trovavo in Svezia in mezzo ai boschi, con il ghiaccio all'interno della macchina e fuori temperature



Il talento di Munari emerse anche con le Sport-prototipo: qui l'asso dei rally è alla guida della Ferrari 312 P nella vittoriosa Targa Florio del 1972, condivisa con Arturo Merzario. Sopra, con la Fulvia HF F&M Special al Tour de Corse 1969 corre con Davenport

fino a 40 gradi sotto zero, mi sorprendevo a chiedermi: se la macchina si rompesse e venisse a mancare anche quel filo di calore dell'impianto di riscaldamento, quanto potrei resistere con questo freddo? E al Safari non potevo fare a meno di pensare che se avessi avuto un incidente nel fitto della boscaglia, lontano centinaia di chilometri da un centro abitato, e se la sopravvivenza fosse dipesa dalla rapidità dei soccorsi, avrei avuto poche probabilità di cavarmela".

Strane gare i rally...

"I rally non erano le migliori competizioni, erano diverso un tipo di competizione. Erano diversi. In un rally dei miei tempi perdere un paio di secondi in una curva non voleva dire niente, perché c'era sempre il tempo e il modo di recuperarli. E questo era secondo me molto umano. Il pilota di rally non doveva essere un fenomeno, un Superman della guida, ma soltanto un uomo nel quale le qualità dell'automobilista sono sviluppate ad altissimo grado".

Superstizioso o fatalista?

"Fatalista. Credo che il destino sia immutabile. Per esempio, era destino che restassi sempre legato alla Lancia. Un giorno avevo deciso di accettare l'offerta dell'Alfa Romeo: do-



vevo chiamare per dare la conferma. Ho telefonato due volte ed era sempre occupato. Non ho chiamato la terza".

Compagni scomodi?

"Tutti e nessuno. Quando mi chiedevano un parere prima di concludere con un nuovo pilota io rispondevo: 'Se pensate che vi serva, prendetelo'. Mi interessava vincere non perché disponevo della vettura migliore, ma per dimostrare che ero io il migliore".

Fine del viaggio, Sandro. I veri appassionati non ti dimenticheranno. **R**

Foto grande: Sandro Munari torna al volante della mitica Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF sulla pista di Vairano. In alto a destra, una stupenda "staffetta" tra fuoriclasse italiani: il Drago insieme a Miki Biasion (per entrambe le foto, credit Alessandro Barteletti)

