

SANDRO MUNARI: ERA UNA RALLISTA ECCEZIONALE

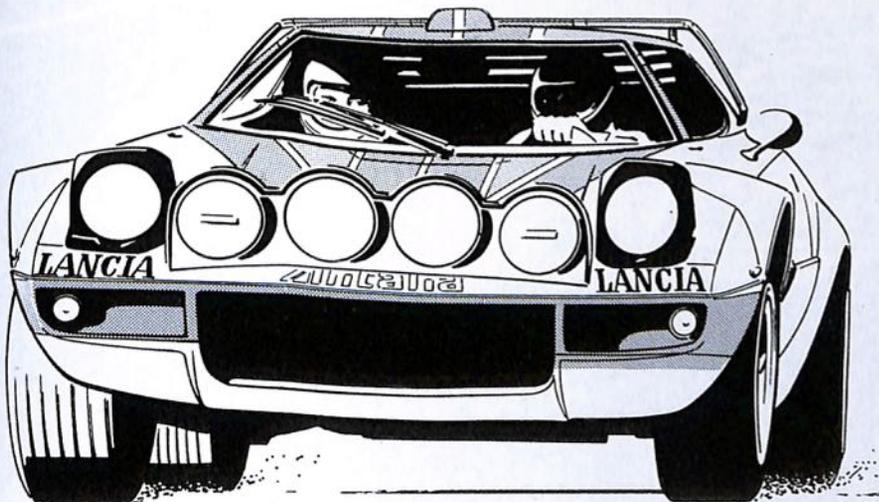
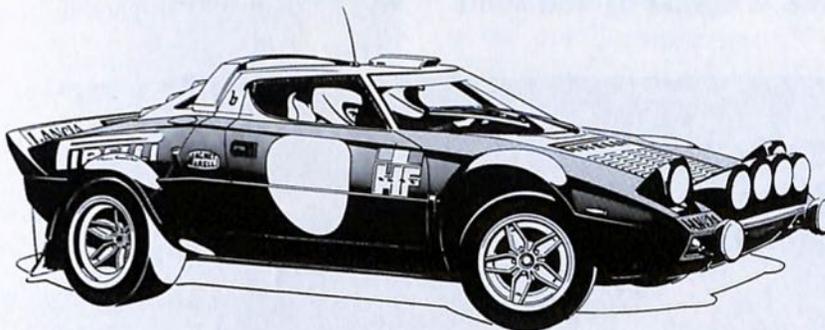
TRA I MOLTI padri della Stratos un posto d'onore spetta sicuramente a Sandro Munari che fin dall'inizio svolse un ruolo determinante nella definizione della vettura che avrebbe dominato i rally in quegli anni Settanta tormentati dalla crisi petrolifera. "Nacque", ricorda, "con soluzioni tecniche che non la rendevano certo facile da guidare e soprattutto da regolare. Le sospensioni, in particolare, davano problemi. I portamozzi posteriori erano inizialmente in lamiera sciolata. In condizioni di massimo attrito e potenza flettevano. Quando furono sostituiti con portamozzi pressofusi, la Stratos si dimostrò pronta a vincere ovunque".

Come poi accadde con una regolarità sorprendente. L'unico rimpianto che è rimasto a Munari riguardo alle sue imprese con la Stratos è la mancata vittoria al Safari. "Non era una vettura adatta a quel genere di gara. Ancora colpa delle sospensioni che, avendo uno sbattimento limitato, mal si adattavano alle caratteristiche del percorso africano. Però, anche in quella gara, ha dato il massimo e se non è riuscita a vincere non è stata certo colpa sua. Per quanto mi riguarda, la sua consacrazione come regina dei rally è valida anche senza quella vittoria".

Del resto, con la Stratos Munari, e con lui tutta la Squadra Corse Lancia, di soddisfazioni se ne è tolte parecchie. Dopo la prima vittoria al Rally Firestone e, molto più significativi, il secondo posto assoluto alla Targa Florio, si registrò, a partire dal Tour de France, una serie di successi tale che diventa persino difficile elencarli tutti. Basti dire che la Lancia conquistò il Mondiale Marche nel '74, '75 e '76. Dal 1977 raccolse i suoi maggiori successi nel Campionato Europeo ma "avrebbe



Sopra, Sandro Munari in azione negli anni d'oro della Squadra Corse Lancia. In basso, l'Alitalia fu sponsor ufficiale della Stratos dal 1975. Nel 1978, la Pirelli (qui sotto) patrocinò alcune gare in alternanza con la compagnia aerea di bandiera.



potuto continuare a vincere", sostiene il pilota, "se, peraltro giuste, strategie di gruppo non avessero spostato l'interesse sulla 131 che del resto era una vettura validissima e molto più interessante commercialmente. La Stratos avrebbe una sua validità ancora oggi. Certamente l'evoluzione tecnica avrebbe portato a un aumento della potenza e all'adozione delle quattro ruote motrici ma quanto al resto sarebbe stata perfetta".

"Penso che la Stratos occuperà sempre un capitolo importante nella storia dei rally. Si può dire che abbia persino un po' cambiato il modo di concepire le gare di lunga durata su strada. Grazie a lei sono poi nate la 037 e tutte le auto del Gruppo B in un crescendo che, a un certo punto, ha dovuto fermarsi e addirittura tornare indietro a causa dei rischi. Ha dato inizio a una nuova era".