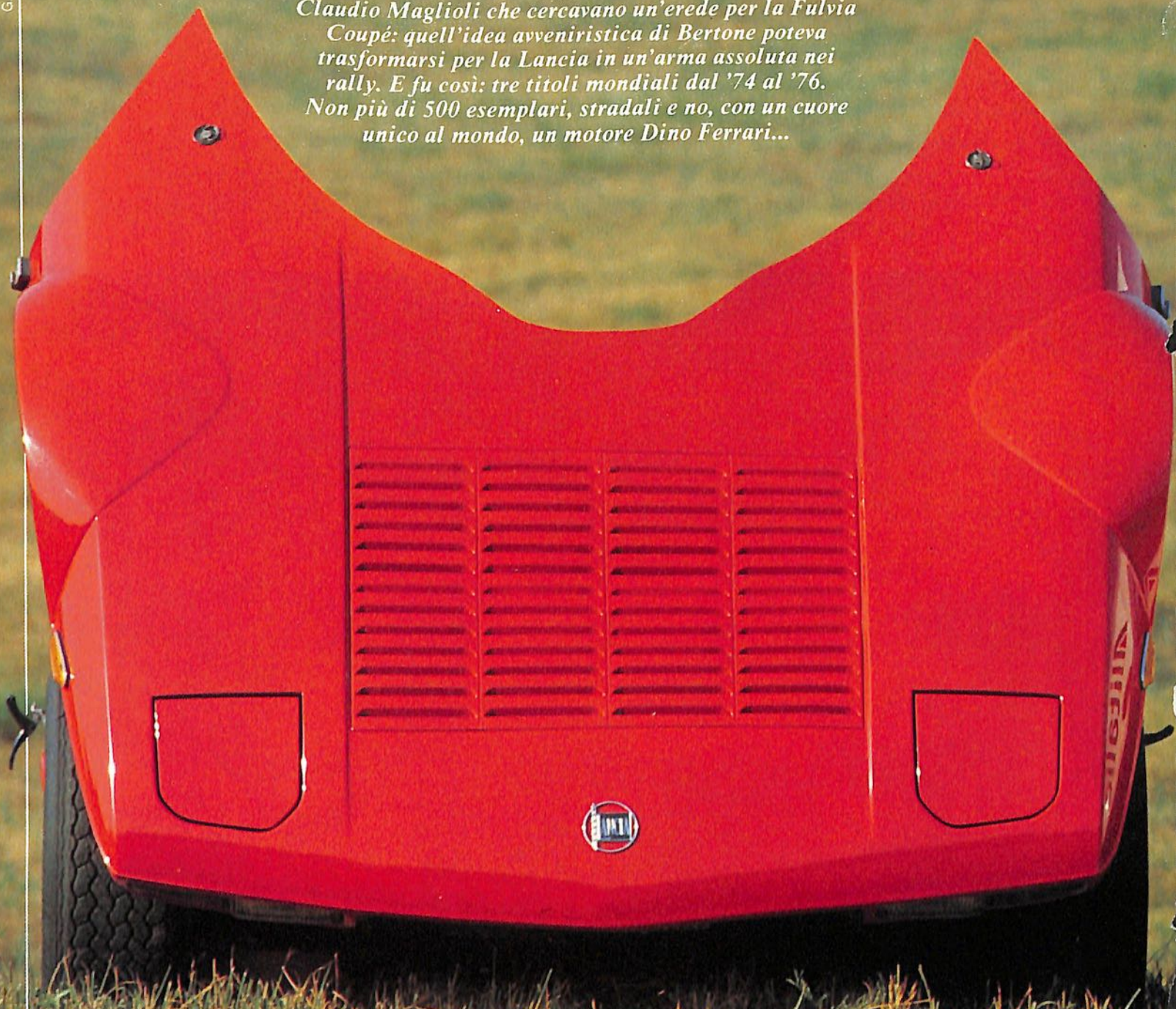


Le protagoniste / Prototipo al Salone di Torino del 1971, catturò subito la fantasia di Cesare Fiorio e Claudio Maglioli che cercavano un'erede per la Fulvia Coupé: quell'idea avveniristica di Bertone poteva trasformarsi per la Lancia in un'arma assoluta nei rally. E fu così: tre titoli mondiali dal '74 al '76. Non più di 500 esemplari, stradali e no, con un cuore unico al mondo, un motore Dino Ferrari...



Stratosferica



*Versione stradale e Gruppo 4:
il minimo e il massimo di un identico
sogno a quattro ruote messi a confronto.*

STRATO'S

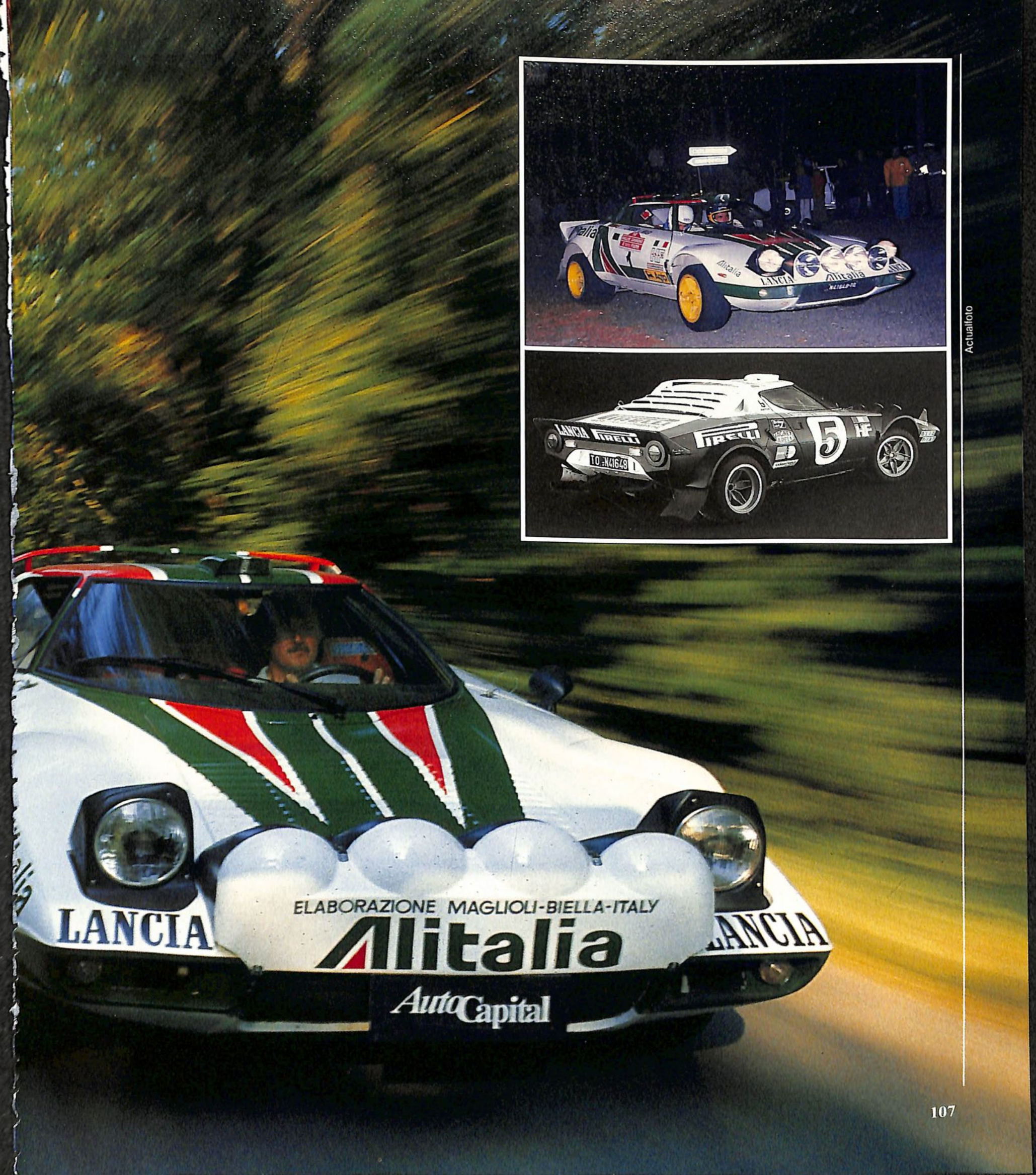
«Non lo sa nessuno, ma la Stratos poteva anche non morire. Poteva vivere una seconda, eterna giovinezza: ne avevo preparata una con il motore della Ferrari 308. E con 400 cavalli non ci sarebbe stata auto al mondo in grado di resistere». A svelare questo incredibile retroscena è Claudio Maglioli, 51 anni, pilota e grande preparatore di auto da corsa. Della Lancia Stratos conosce davvero ogni segreto e a Biella, dalla sua officina, sono usciti tutti bolidi (ufficiali e no) che hanno dominato per anni la scena mondiale del rally: il no al suo progetto, a quella sua Stratos evoluzione, arrivò allora dalla Ferrari stessa, dal Drake di Maranello in persona. Timore che una Lancia in qualche modo oscurasse il mito del Cavallino rampante? Forse. Ma, ad ogni modo, per incredibile che possa sembrare, le cose andarono proprio così. Oggi nella bottega-atelier di Claudio Maglioli le Stratos sono ancora di casa. Coccolate e vezzeggiate, aperte e ricostruite con amore, ricucite negli strappi del loro esistere con delicatezze da chirurgia plastica. Il tempo passa inesorabile ma una Stratos, anche da ferma, mette ancora soggezione. O ispira rispetto. Eppure è piccola di taglia, bassa e un po' rattrappita sotto le sue spalle brutali e muscolose. Arma assoluta della Lancia nel mondo delle corse, miscela esplosiva di mille terminazioni nervose, con un motore Ferrari Dino tirato sino a 300 cavalli, la Stratos è un bolide fuori dal tempo. O che è riuscito in qualche modo a fermare il tempo: ancora oggi al suo passaggio trascina all'entusiasmo ragazzini e appassionati di vecchia data, incarnando la dream-car per eccellenza. Ma come raccon-

Anticipatrice delle mostruose (e rimpiante?)

Gruppo B, la Stratos sembra ancora oggi una vettura, come dice il nome, arrivata dallo spazio.

A destra, la Gr. 4 Alitalia del servizio al Sanremo nel '76 e, sotto, con la rossa livrea Pirelli.





Actualfoto

LANCIA

ELABORAZIONE MAGLIOLI-BIELLA-ITALY

Alitalia

AutoCapital

LANCIA

tarla? *Autocapital* ha scelto di farlo attraverso due vetture che incarnano rispettivamente il minimo e il massimo di un identico sogno a quattro ruote: la Stratos stradale e la 24 valvole, nella splendida livrea Alitalia, due facce, distantissime, di uno stesso pianeta. «La 24 valvole è quella con cui Sandro Munari trionfò nel '77 a Montecarlo», spiega Maglioli, «ed è la massima evoluzione raggiunta da una Stratos. Cavalli? Oltre 300. Ma le più potenti, adesso lo si può confessare, non andarono mai a Sandro Munari e lui non si è mai lamentato, sapeva che non c'era nulla di voluto in tutto ciò. Le Stratos con più birra in corpo le guidò solo e sempre Darniche. Alen, al Giro d'Italia, corse una volta con 309 cavalli, un record». Poi, per modifiche nel regolamento Fisa, la Stratos, vittoriosa nel mondiale per tre anni consecutivi ('74-'75-'76), dovettero rinunciare alla 24 valvole, al cambio a innesti frontali e anche i potenti freni Lockheed vennero ridimensionati. Ma le cose, per gli avversari, non cambiarono troppo: le Lancia lasciavano loro tanta polvere da mangiare. «I cavalli erano scesi a 284, ma il punto di forza restava l'elasticità eccezionale. E poi», racconta Maglioli, «era tutto un insieme a funzionare: la Stratos era solida, affidabile, maneggevole e lo dimostrarono tutti i privati che continuarono per anni a portarla in gara». Già, i privati. Dopo sei stagioni e tre titoli mondiali, i vertici della casa torinese decidono che la promozione commerciale di un prodotto è prioritaria, che le auto da rally non devono avere silhouettes diverse dalle auto di tutti i giorni. La Stratos viene uccisa così per ragioni politiche: su undici prove di campionato, nel '77, ne corre solo cinque lasciando aperta la strada per il titolo alla Fiat 131 Abarth. Un ritiro forzato che chiude un cerchio di profonde incomprensioni tra il reparto corse e la direzione commerciale della Lancia, con la Stratos che è una

Lancia Stratos stradale

Motore: posteriore centrale trasversale 6 cilindri a V (65°), alesaggio 92,5 mm, corsa 60,0 mm, 2418 cc rapporto di compressione 9:1, potenza 270 Cv a 7800 giri/min, coppia massima 37 Kgm a 5300 giri/min.

Distribuzione: 2 alberi a camme in testa per ogni bancata di cilindri (catena), 2 valvole per cilindro

Alimentazione: 3 carburatori verticali doppio corpo Weber 48 DCF

Trazione: posteriore, differenziale autobloccante ZF

Cambio: Lancia a 5 rapporti

Sospensioni: avantreno a ruote indipendenti, quadrilateri deformabili,

molle elicoidali,

barra stabilizzatrice,

ammortizzatori idraulici telescopici;

retrotreno a ruote indipendenti,

montanti McPherson,

bracci oscillanti trasversali inferiori,

molle elicoidali,

barra stabilizzatrice,

ammortizzatori idraulici telescopici

Freni: a disco, autoventilanti

Pneumatici: anteriori 205/50-15, posteriori 295/35-15

Carrozzeria: coupé due porte

Dimensioni: passo 2,18 m, carreggiata ant. 1,43 m, post.

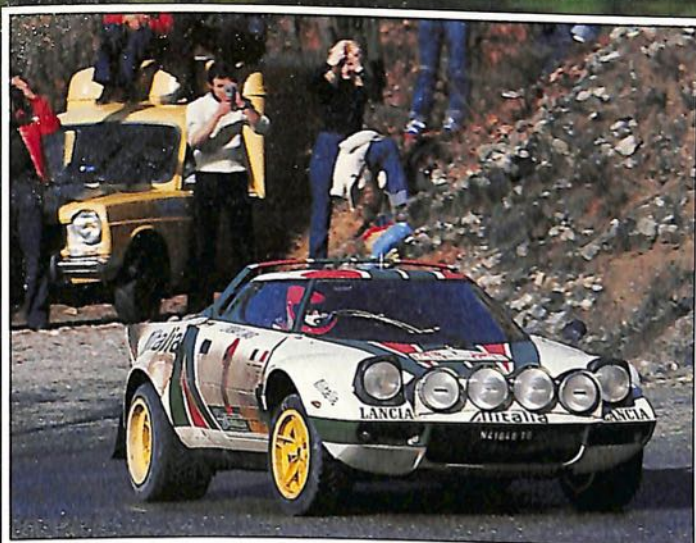
1,46 m, lunghezza 3,71 m, larghezza 1,75 m, altezza 1,11 m

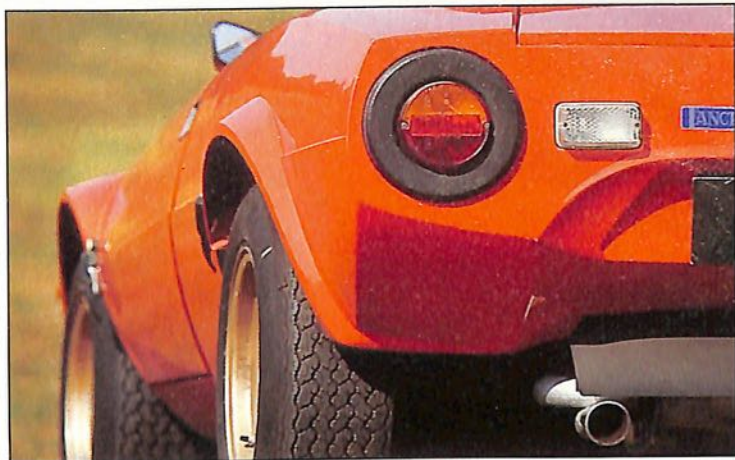
Peso: 1000 kg



specie di Ufo, a seminare scompiglio nelle riunioni strategiche dell'azienda né più né meno di quanto fa sugli sterrati di un rally. E anche questa è una storia che oggi si può raccontare. Tutto ha inizio con un prototipo di Bertone su meccanica Fulvia Hf 1600 presentato al Salone di Torino del 1970. Disegnato da Marcello Gandini, è praticamente un cuneo a motore centrale e l'accesso all'abitacolo è possibile attraverso un portellone anteriore che incorpora il parabrezza. Una volta tanto la dream-car non è però solo un tentativo stilistico, non è il classico manichino da salone dell'auto: la vettura è perfettamente funzionante e suscita interesse tra i vertici della Lancia, desiderosi di trovare un'erede alla Fulvia. Non si è certo con l'acqua alla gola (l'Hf vincerà ancora il titolo nel '72), ma è meglio guardare avanti e per tempo. Alpine e Porsche si stanno rafforzando troppo... La vettura? «Sembra arrivare dalla stratosfera», commentano i collaboratori di Bertone e da quella felice trovata nasce il nome Stratos. Cesare Fiorio, responsabile del reparto corse, convince l'ingegner Piero Gobatto, direttore generale della Lancia, a dare una svolta concreta al progetto: Bertone avrebbe potuto iniziare al volo una piccola produzione in serie (500 esemplari) necessaria ai fini dell'omologazione in Gruppo 4. Giampaolo Dallara (reduce dalle esperienze coronate da successo con Lamborghini Miura e Pantera De Tomaso avrebbe dovuto preoccuparsi, con l'aiuto

Lancia dal cuore Ferrari, aggressiva e violenta nelle sue reazioni, la Stratos ha dominato per anni la scena del rallysmo mondiale. In alto, la Lancia Stratos Gr. 4, la stessa fotografata nel servizio, si impone a Montecarlo nel 1977 (Munari-Maiga) e, sotto, alla sua prima vittoria sempre con Munari, al Rally Firestone del '73.





di Gianni Tonti, del telaio, e il laboratorio Stratos, come venne definito, ha inizio. Nel 1971 la vettura, con le fattezze ormai definitive, fa la sua comparsa al salone di Torino. Color arancio fluorescente, monta sperimentalmente un motore Dino. L'indecisione è tra un quattro o un sei cilindri, la cilindrata resta ancora un mistero. Oscilla tra 1600 e 2500. Poi la scelta cade, per fortuna, proprio su quel primo motore Dino Ferrari: solo le ufficiali da corsa ne avrebbero però potuto disporre, per le Stratos stradali poteva andare bene il motore della Beta. Ma le carte si mescolano di nuovo. Alla fine il motore per tutte le Stratos è un Dino 2.4 con potenza a metà tra quello Fiat (180 Cv) e quello Ferrari (195 Cv), cioè un 190 cavalli a 7000 giri/minuto e una coppia massima rivolta in basso, strabiliante per l'epoca, di 23 kgm a 4000 giri. «A questo punto iniziano i collaudi su strada», racconta Claudio Maglioli, «e la prima uscita la facciamo proprio Fiorio e io, per raggiungere la pista di Chivasso. Ed è un'esperienza terrificante». Le sospensioni e l'assetto, tutti da inventare, aumentano infatti le reazioni già violente e imprevedibili della vettura. «Ma si intuisce subito che da quel passo corto e per di più sottogommato può uscire un bolide scaltro, snello, compatto e affidabile». Ci vuole un anno di lavoro, il passo ideale si ferma a 2,18 metri, la lunghezza a 3,17, il peso sale a 890 chili, ma la vera rivoluzione è nell'assetto (facilmente modificabile, per assecondare al massimo le necessità dei pi-

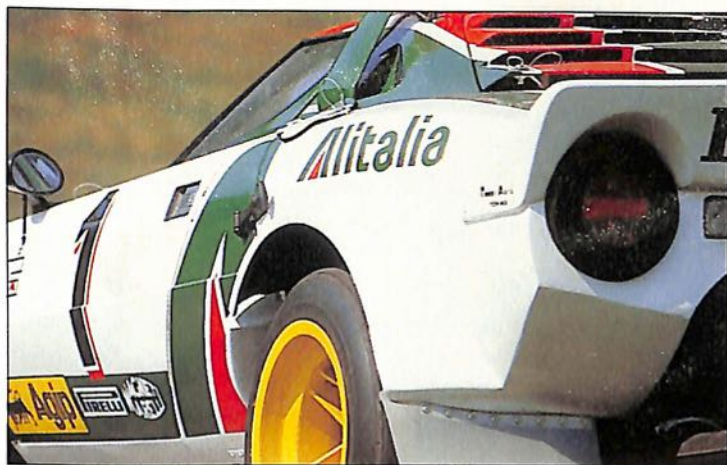
I modellini

Della Stratos Lancia Alitalia di questo servizio, targata TO N41648, tutte le riproduzioni in scala si riferiscono alla vittoria del gennaio '77 a Montecarlo. L'unica ancora in commercio è della casa francese Starter in scala 1/43: il kit in resina offre addirittura la possibilità di arricchire gli interni con caschi, cartine ripiegate, quaderni di note. Le decals permettono anche di realizzare la Stratos n. 10, vittoriosa a Montecarlo l'anno precedente (lire 40 mila circa). Tra i modelli fuori produzione due marche storiche, Polistil (1/25) e Solido (1/43) vantano Stratos Alitalia già contese nelle borse scambio, dalle 40 mila lire in su.

I modellini della Stratos sono però veramente tanti, soprattutto in scala 1/43. Negli anni 70 la riprodussero la Mebetoys, la Solido, la Norev e la giapponese Tomica Dandy, tutti in metallo pressofuso. Il modello Mebetoys riproduceva piuttosto bene il prototipo Stratos, quello del 1970, con portellone anteriore apribile. Oggi è abbastanza raro e vale circa 40.000 lire. Il modello Norev riproduce invece il prototipo del 1971; qualità discreta, valore attuale 25-30.000 lire; fu anche presentata in versione Marlboro ma era un adattamento poco realistico. Il modello Tomica Dandy riproduceva la Stratos Turbo da velocità, con cofani allungati; oggi è rara e vale anche 80.000 lire.

Grintosissima anche nella versione stradale, la Stratos monta i fanali posteriori della Fiat 850. In alto a destra, la presa d'aria per il motore.





Il mercato

Difficile trovare oggi in commercio una Stratos, soprattutto in condizioni perfette, in quanto la maggior parte degli esemplari ha avuto un impiego agonistico, alcune addirittura nei rallycross, e necessitano quindi di un restauro approfondito che può risultare assai costoso, non tanto per la carrozzeria quanto per la meccanica, visto quanto sta divenendo difficoltoso reperire alcuni ricambi per i motori Dino. Per quanto riguarda il valore di una Stratos occorre distinguere fra due partiti: c'è chi valuta di più gli esemplari preparati per le corse, chi più gli ormai rari esemplari stradali. La verità sta nel mezzo, come sempre: esemplari ex works o preparati da Maglioli o Facetti, dal curriculum significativo, possono anche avere valore storico; semiotami utilizzati in gare secondarie da piloti meno famosi valgono ovviamente molto, molto meno, di una buona versione stradale. Occorre quindi valutare di caso in caso. Il valore medio di una Stratos è attualmente di 200 milioni e in caso di una ex works ex Munari o Waldegaard potrebbe anche triplicare. Nell'acquistare una Stratos occorre fare molta attenzione all'integrità del telaio, perché la vettura potrebbe avere subito urti anche violenti: «È comunque abbastanza facile verificarlo», spiega Pierluigi Bottini, che di Stratos ne ha restaurate un discreto numero, «sollevando la semiscocca anteriore e verificando che struttura del telaio e avantreno siano integri e perfettamente diritti; i telai raddrizzati si notano subito, comunque, anche a un occhio poco esperto».

loti, del tipo di terreno o le caratteristiche degli pneumatici) e in una gommatura differenziata. Oggi può sembrare impossibile, ma nei rally non s'erano mai viste, per esempio, gomme più larghe sulle ruote posteriori. Pareva una stravaganza diabolica. Anche ai responsabili del reparto commerciale che di sistemi regolatori d'assetto tipo Uniball non volevano sentir parlare e creavano problemi circa le dimensioni della ruota di scorta. Di quali dimensioni esattamente avrebbe dovuto essere? Inizia qui una frattura che con gli anni si aprirà a livelli di voragine, con tante Stratos stradali che resteranno invendute (e incomprese dagli stessi concessionari Lancia), colpevoli di incarnare una versione in qualche modo addomesticata di un mostro da corsa. La produzione in serie inizia verso la fine del '73 e, in un anno, si arriva all'omologazione in Gruppo 4. Solo 500 esemplari? C'è chi giura che, anche di poco, questa cifra sia stata superata, ma non esistono dati precisi. Bertone assembla le carrozzerie, montaggio finale e collaudo avvengono alla Lancia. E, incredibile, la Stratos stradale, al prezzo di 8.496.000 lire, viene venduta col contagocce, molto a fatica. La storia commerciale si chiude nel 1978 e gli ultimi esemplari, esposti alle intemperie in un cortile della Lancia, costano dodici milioni più Iva. Ma sono anni difficili, le auto veramente belle restano al chiuso nei garage, non si parla di instant classic, le autostoriche sono auto

Nella versione da corsa, la lama fissata sul tetto serve a canalizzare l'aria, con funzione aerodinamica e deportante.





Il palmarès sportivo della Stratos

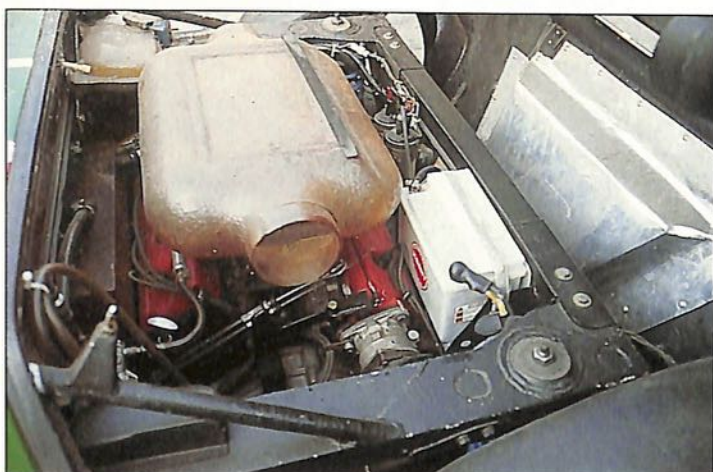
Tre Campionati mondiali Marche, 4 europei piloti, 180 primi posti assoluti in gare di campionati nazionali ed esteri: la storia sportiva della Stratos non ha precedenti nei rally. Senza contare la vittoriosa Targa Florio, il Giro d'Italia e una partecipazione alla 24 Ore di Le Mans. Debuttò in corsa nel novembre 1972, al Giro di Corsica con Sandro Munari che però dovette ritirarsi per noie alle sospensioni, ritiro replicato nel successivo Costa del Sol. Fu poi lo stesso Munari a conquistare la prima vittoria per la Stratos, al Rally Firestone in Spagna, nell'aprile 1973. Dopo queste prime prove, lo sviluppo della Stratos venne affidato all'ing. Mike Parkes (ex pilota di F.1 e Sport della Ferrari) che subentrò all'ing. Dallara; nel 1973 la vettura debuttò nelle gare di velocità pura partecipando alla Targa Florio (ancora valida per il Mondiale Marche) ove si piazzò seconda assoluta con la coppia Munari/Andruet: nello stesso anno Munari vinse il Tour de Corse mentre due Stratos, per Merzario e Andruet, furono iscritte al Giro d'Italia; una delle due (quella di Andruet) aveva una testata sperimentale a quattro valvole per cilindro, derivata da quella delle monoposto Dino formula «Tasmania». L'anno seguente continuarono le partecipazioni «sperimentali» della Stratos e Andruet si aggiudicò il Neige et

Glace mentre Amilcare Ballestrieri il Rally di Sicilia e Munari il Quattro Regioni. Gérard Larrousse e Ballestrieri vinsero poi la Targa Florio che purtroppo da quell'anno aveva perso la validità per il Campionato mondiale Marche. Il 1° ottobre 1974 giunse infine l'omologazione in Gruppo 4 e la Stratos poté debuttare nel mondiale rally vincendo subito con Munari il Rally di Sanremo e il Rideau Lakes in Canada e con Jean Claude Andruet il Tour de Corse, assicurando così alla Lancia il titolo Mondiale Marche, grazie anche ai punti accumulati dalla Fulvia Hf che con quell'anno andò in pensione. Nel 1975 la Stratos cambiò livrea: da quella bianco rossa dello sponsor Marlboro al bianco rosso e verde dell'Alitalia; in squadra a Munari si aggiunsero Bjorn Waldegaard e Bernard Darniche, quest'ultimo con la scuderia dell'importatore francese Chardonnet che si valeva di vetture preparate da Claudio Maglioli a Biella. Darniche diveniva poi il pilota più vittorioso con la Stratos conquistando ben 40 vittorie tra il 1975 e il 1981. La stagione 1975 vide le vittorie di Munari al Rally di Montecarlo, di Waldegaard in Svezia e di Darniche al Tour de France e al Tour de Corse: la Stratos divenne Campione del mondo per la seconda volta; non c'è due senza tre, e il terzo titolo mondiale arrivò nel 1976 con le vittorie di Munari a Montecarlo, Portogallo, Corsica e di Waldegaard a Sanremo. Sempre nel '76 Darniche fu Campione europeo piloti. Negli stessi anni vennero approntate alcune

versioni Gruppo 5 turbo a iniezione della Stratos anche con carrozzeria aerodinamica: le potenze arrivarono ai 480 Cv a 8500 giri e la Stratos Turbo partecipò alla 24 ore di Le Mans nel 1976 e '77 pur senza successo. Carlo Facetti, che aveva preparato tali vetture, pilotò egli stesso una Turbo al Giro d'Italia vincendolo nettamente. Lo stop alla folgorante carriera della Stratos arrivò nel 1977, e non fu per la combattività di qualche avversario, ma per motivi politici all'interno del gruppo Fiat che fece scendere in campo la 131 Rally la quale, per controbattere lo squadrone Ford Escort 16 valvole, aveva un look più vicino alle auto di tutti i giorni. Ma a dimostrare come il potenziale della Stratos fosse intatto giunse la terza vittoria consecutiva di Munari al Rally di Montecarlo e il terzo posto sempre con Munari all'East African Safari. Nello stesso anno Darniche vinceva per la terza volta il titolo europeo piloti. La carriera agonistica della Stratos non si fermò qui, grazie anche alla Chardonnet preparata da Maglioli che con Bernard Darniche riuscì a vincere ancora una volta il Rally di Montecarlo nel 1979 ottenendo il secondo posto nello stesso rally del 1980. Sempre nel 1979 Tony-Mannini vinsero il titolo europeo piloti e il Sanremo; Darniche vinse Tour de France e Tour de Corse.

Cofani ad apertura basculante per la Stratos e, in alto, il motore da 190 Cv e l'interno spartano.





Per saperne di più

Gamma colori

Rosso arancio, Giallo fly (giallo chiaro), Giallo Olanda (scuro), Verde chiaro, Blu, Azzurro chiaro.

Si trattava di tinte pastello molto brillanti, in coerenza con l'aspetto fuori dal comune della vettura. Per indicazioni precise sui codici delle tinte per la loro formulazione si può chiamare la Lecler allo 031/586333.

I club

La Stratos è omologabile nel registro Storico Lancia (Lancia Club, via Vincenzo Lancia, Torino, tel. 011/33112435), nonché nella Lista Chiusa Asi (non esentabile dalla tassa di possesso). Il Registro Lancia Stratos e il Lancia Stratos Owner's Club ha invece sede a Hong Kong (!) ed è presieduto da Thomas Popper. I contatti per l'Italia vengono comunque tenuti sempre dal Lancia club. Tra i possessori più famosi censiti dal registro vi sono il compianto Herbert Von Karajan, Nick Mason dei Pink Floyd e Vittorio Brambilla.

Prestazioni

Velocità max: 230 km/h (versione stradale).

Velocità nelle varie marce: 1ª: 68 km/h, 2ª: 100, 3ª: 136, 4ª: 183, 5ª: 230.

Accelerazione: km da fermo in 28"; da 0 a 100 km/h in 7".

Grazie all'incredibile rapporto peso-potenza (4,7 kg/Cv) nei test inglesi è data per 18" nell'accelerazione da 0 a 100 miglia orarie. Cioè a 160 km orari.

I libri

Lancia Stratos - Profili Lancia, di P. Casucci, pagg. 80, testo in italiano, L. 24.000.

Lancia Stratos di N. Trow, pagg. 160, testo in inglese, L. 58.000.

Lancia Stratos Super Profile, di G. Robson, pagg. 56, testo in inglese, L. 20.000.

Lancia Stratos 1982/85 serie Brooklands Books, ristampe di articoli e prove su strada di riviste inglesi e americane, L. 22.000.

Lancia Corse, di A. Manganaro e P. Vinai, pagg. 368, L. 110.000.

vecchie e basta. Non da amare, da rottamare. Persino il grande Sandro Munari oggi come oggi rimpiange il fatto di non possedere una Stratos: «Non ci si pensava proprio a metterne da parte una, magari anche incidentata. Si saltava su un'altra e via... Certo che a guidarla era una favola, poteva diventare tutto quello che si voleva ed era elastica, scattante, dalle sospensioni eccezionali. Ritengo fosse l'auto più versatile del mondo». Grande camaleonte corsaiolo, la Stratos si è guadagnata subito tra gli acerrimi rivali transalpini il soprannome di *bête à gagner*, ovunque riverita come una regina dei rally. E quasi tutti coloro che hanno acquistato una Stratos in versione stradale prima o poi hanno varcato la soglia dell'officina di Claudio Maglioli, alla ricerca di un domatore per un Cavallino, sotto una gualdrappa Lancia, davvero troppo scalpitante. E il gioco trasformistico rinasceva come per magia, modificando assetto e sospensioni, slargando le gomme (in corsa si è arrivati a 8/12x15 e molti hanno imitato tale scelta), donando elasticità e coppia in basso al motore. La Stratos diventava un'altra cosa. Quella stessa cosa, diversa come il giorno dalla notte, che la normale struttura di vendita e assistenza Lancia non poteva nemmeno immaginare. E Claudio Maglioli, quella Stratos Alitalia del 1977 vittoriosa a Montecarlo, la telaio 1685, che continuò la sua carriera sportiva coi colori Pirelli e che chiuse con le corse al Rac dell'81 (con un abbandono dopo essere stata a lungo al comando della corsa), non ha resistito alla tentazione di riportarla alla bellezza originale. Bianca e verde, col suo motore a 24 valvole. «Ha 305 cavalli», ammette, carezzandola con lo sguardo, «e anche nel restauro non ho voluto esagerare: gli interni sono un po' sciupati, giustamente vissuti, come se fosse stata solo lavata con cura prima di tagliare il traguardo di un Montecarlo».

Roberto Denti

Alettone posteriore, fari incastrati nel cofano, pneumatici da Formula Uno per la Gr. 4; in alto, l'interno e il motore 24 valvole da oltre 300 Cv.

