



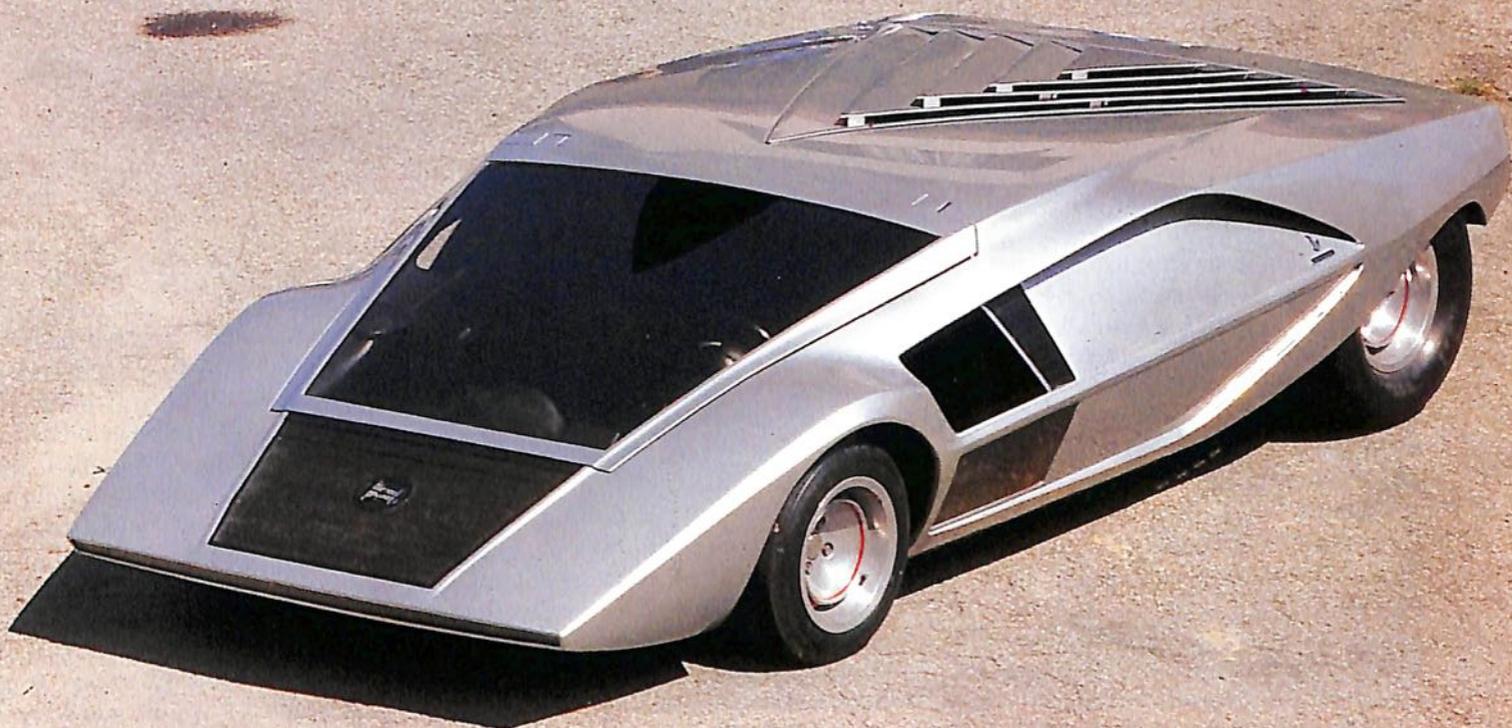
DOSSIER

Lancia «Stratos»

Stratostoria

Una bella storia quella della berlinetta della Casa di Chivasso, una tipica storia d'amore, nata dalla passione di uomini molto speciali quali Nuccio Bertone, Cesare Fiorio, Ugo Gobbato, Gianni Tonti, Claudio Maglioli e Sandro Munari. Ecco l'epopea di una leggendaria vettura che si è dimostrata imbattibile nelle corse

di Giancarlo Perini



La Lancia ha dominato i campionati mondiali rally molto prima dei giapponesi che oggi si contendono il titolo lasciato a loro disposizione dall'industria europea, attualmente rappresentata ai massimi livelli esclusivamente dalla Ford. Negli anni Settanta la Lancia fu il primo costruttore a sviluppare un'auto di piccola serie concepita e progettata per diventare la regina delle gare su strada. Quell'auto si chiamava «Stratos», un nome nato dalla fantasia degli stilisti di Casa Bertone che diedero vita al progetto. Oggi «Stratos» significa tre titoli mondiali vinti in sequenza (1974, 1975

e 1976) e più di cento rally in cui letteralmente stracciò gli avversari. Il suo successo non tramontò secondo un ciclo naturale sui campi di gara, che avrebbe potuto dominare per molti anni ancora, ma sotto i colpi della fredda logica dei numeri e della forza bruta del potere, quando la Fiat, padrona della Lancia, aveva deciso che negli anni successivi (dunque a partire dal 1977), l'arma decisiva per i rally sarebbe stata la «131 Abarth». Cosa che, grazie alla straordinaria squadra corse nata in Lancia per opera di Cesare Fiorio, avvenne puntualmente, anche se il Rallye di Montecarlo del 1977 andò ancora una volta a Sandro Munari e alla Lancia Stratos.

Nata per vincere

Lo svizzero Thomas Popper si innamorò della Lancia «Stratos» quando la vide per la prima volta al Salone di Ginevra nel 1976. Aveva allora diciassette anni ed era uno studente con pochi soldi in tasca. Oggi è uno dei maggiori collezionisti di «Stratos», presidente del Club Lancia Stratos e vanta la più ricca raccolta di documenti, immagini e oggetti che parlano di questa favolosa vettura in tutti i suoi aspetti. Sono molti i collezionisti che, come Popper, hanno scelto la Lancia «Stratos» per la sua esotica bellezza. Il suo disegno è nato dalla matita del famoso, seppur discreto, Marcello Gandini che un anno pri-



Il prototipo della «Stratos» fu presentato al Salone di Torino del 1970. Bertone la aveva intesa come un'auto da sogno, senza alcuna pretesa sportiva.

ma di disegnare la «Stratos», prodotta in piccola serie dalla Lancia ne aveva visualizzato i concetti tecnici e formali nell'«auto da sogno», presentata dalla Bertone al Salone di Torino del 1970.

In quegli anni, alla Lancia nessuno stava pensando a un'auto sportiva. Soltanto Cesare Fiorio sperava in un'erede della «Fulvia Coupé HF» con la quale la Casa di Chivasso riusciva a contrastare e a volte a battere le fortissime e più specializzate Alpine Renault e Porsche.

L'idea e la stimolante provocazione vennero da Nuccio Bertone in persona che, come ricorda Marcello Gandini, voleva «stabilire un ponte» con la Lancia e esal-

tare la sua supremazia nel disegno delle auto sportive a motore centrale come la Lamborghini «Miura».

«Il primo prototipo "Stratos" nacque in modo molto strano - racconta Gandini - Bertone voleva tenere il progetto assolutamente segreto. La presentazione al Salone doveva essere una sorpresa. Per questo comprammo una "Fulvia Coupé HF 1.6" da 115 CV, di seconda mano, la smontammo e utilizzammo i suoi organi meccanici seguendo lo schema del motore centrale con trazione posteriore».

Il primo prototipo «Stratos», successivamente chiamato «Zero», esaltava le caratteristiche di una macchina da rally:

posizione di guida molto avanzata, massima visibilità anteriore, dimensioni estremamente compatte, distribuzione dei pesi ottimale e il più basso centro di gravità. Le sue misure parlano da sole: la «Stratos» era larga ben 1879 mm anche se lunga solo 3580 mm. Il passo era di 2220 mm e l'altezza ridotta a 840 mm. Peso complessivo dichiarato: 710 kg. Al confronto la pur agile «Fulvia Coupé» era un cacciatorpediniere lungo 3935 mm e alto 1330 mm, per una massa complessiva di 850 kg.

Bertone aveva visto giusto. Il «ponte» con la Lancia fu stabilito e la scelta tecnica del motore centrale confermata. Eppure ci

IN GARA ERA IMBATTIBILE



La «Stratos» da corsa «prima versione» debutta alla fine del 1973.



Sandro Munari, in coppia con Maiga, vince il Montecarlo del 1977.

vollero molto tempo, tanto coraggio, grande pazienza e straordinaria passione per vedere trasformare l'idea iniziale in una vera GT destinata a mietere successi nei rally e a diventare un'alternativa italiana alla Porsche «911».

Dalla «Show car» alla produzione di serie

Come sempre, i fallimenti non hanno genitori mentre i successi hanno di solito molti padri. La Lancia «Stratos» non fa eccezione e vanta molti papà di grande talento. Era inevitabile perché la sua breve vita ha conosciuto fasi ben diverse e nettamente distinte. Ci sono stati almeno quattro tipi di «Stratos». L'auto da sogno del 1970, il prototipo stradale del 1971, l'auto di produzione e quella da corsa. Tutti radicalmente diversi, ma assolutamente necessari per la vittoria finale.

Se la prima stesura del capitolo «Stratos» si deve esclusivamente a Nuccio Bertone (che si servì della geniale matita di Gandini), lo sviluppo del progetto va ascritto a Cesare Fiorio (che ne divenne inimitabile promotore) e a Ugo Gobbato, allora direttore generale della Lancia, che con la segreta complicità di Umberto Agnelli decise a favore del progetto malgrado mille resistenze e difficoltà. Non ultima quella della incertezza sul propulsore da utilizzare. La decisione di produrre una piccola serie di 500 unità della nuova granturismo Lancia venne presa nel marzo del '71, ma nei mesi successivi, Marcello Gandini spese più tempo a capire quali organi meccanici avrebbe dovuto utilizzare per il nuovo progetto che a disegnare l'auto. Nessuno, al di fuori della Squadra Corse, sembrava avere idee chiare a proposito del motore. In realtà si erano costituiti due schieramenti contrapposti, a favore o contro il progetto. La direzione tecnica Lancia voleva a tutti i costi usare un motore Lancia (o Fiat) esistente e venne studiata ogni possibilità, in-



La berlinetta stradale commercializzata dal '74. In totale ne furono assemblate circa 500.



La «Stratos» vincitrice del Montecarlo 1977 oggi appartiene al collezionista Guido Avandero.



La «Stratos Turbo» ufficiale che conquista il Giro d'Italia del 1975.



Darniche-Mahe con la «Stratos» Chardonnet vincono il «Monte» '79.

Progettisti, piloti, collaudatori e collezionisti

Nella sua breve ma intensissima carriera sportiva la «Stratos» corse anche in pista in versione turbo. Furono tre le «Stratos Turbo» preparate dalla Squadra Corse. Una fu distrutta da un incendio; la seconda vinse il Giro d'Italia del 1975 e fa parte oggi di un'importante collezione giapponese; la terza, in versione a passo lungo, ha partecipato a due edizioni della 24 Ore di Le Mans ed è conservata con amorevoli cure da Thomas Popper, personaggio noto per essere il più grande collezionista al mondo di documenti, immagini, filmati e notizie riguardanti la regina dei rally e, ovviamente proprietario di un buon numero di vetture molto interessanti. A proposito di collezionisti, non si può non citare Guido Avandero, brillante imprenditore biellese, che conserva tre esemplari da corsa e una versione stradale, tutte in perfette condizioni.



Cesare Fiorio, d.s. della Lancia, e l'«asso pigliatutto» Sandro Munari.

Tra queste la «Stratos-Alitalia» vincitrice del Tour de Corse 1976 e, con il numero 1, del Rally di Montecarlo nel 1977. Un altro raro esemplare è quello della Scuderia Chardonnet con la quale l'equipaggio Darniche-Mahé ha vinto una decina di prove mondiali. La terza, con motore a 2 valvole e colori Alitalia, servì come muletto per le ricognizioni

di diversi piloti, a cominciare dallo stesso Munari.

In ordine di tempo, Avandero e Popper sono gli ultimi anelli di una lunga catena di uomini senza i quali la Lancia «Stratos» non avrebbe visto la luce del giorno o conosciuto tante vittorie. Oltre agli scomparsi Nuccio Bertone, Enzo Ferrari e Mike Parkes (mitico ingegnere, pilota di vetture sport e di Formula 1

e collaudatore alla corte di Maranello) vanno citati Ugo Gobbato, il direttore generale della Lancia, e lo stesso Umberto Agnelli il cui ruolo fu discreto ma essenziale.

Bertone fu l'istigatore del progetto, Ugo Gobbato lo approvò con l'appoggio di Agnelli, Enzo Ferrari ne rese possibile il successo, Mike Parkes mise a disposizione la sua esperienza di tecnico e pilota per i collaudi. Cesare Fiorio, invece, è l'uomo senza la cui inimmaginabile serie di vittorie la «Stratos» sarebbe forse rimasta un sogno nel cassetto.

Al progetto lavorarono molti altri tecnici di assoluto valore. Alla creatività, di tecnico prima ancora che di stilista, di Marcello Gandini si devono l'architettura e il disegno della macchina. Responsabile dello sviluppo del progetto, e della direzione tecnica del reparto corse della Lancia, era invece Gianni Tonti, oggi di-



Oggi di Thomas Popper, la «Stratos Turbo» che partecipò due volte alla 24 Ore di Le Mans.

cluse quelle di resuscitare il defunto motore V6 Lancia usato per le «Aurelia» e «Flaminia» o di adattare il propulsore della Fiat «130», anche se si sapeva che era decisamente troppo pesante.

Intanto il tempo passava con grande frustrazione per Gandini e Fiorio che alla fine decisero di procedere ipotizzando l'uso del V6 Ferrari «Dino». Da questa incertezza nacque il grande vano formato dal sotto-telaio tubolare tipico della «Stratos» e, a causa dell'indisponibilità di un motore, il primo prototipo della «Stratos» stradale nacque e fu esposto al Salone di Torino del 1971 senza propulsore. Per uscire dall'«impasse» ci volle il provvidenziale intervento di Enzo Ferrari che, facendo cadere le cose molto dall'alto, come era suo stile, accolse l'invito di fornire il V6 prodotto per la Dino «246 GT» rivoltagli



Nella foto si riconoscono, in piedi da sinistra: Marcello Gandini, Gianni Tonti, Guido Avandero, Claudio Maglioli e Thomas Popper.

rettore responsabile dell'Automotive Safety Centre di Vairano (PV), la pista di prova di Quattroruote. Al suo lavoro si devono molte Lancia da corse di grande successo, a partire dalla «Fulvia Coupé» fino alle Lancia «Delta Integrale» nelle sue varie evolu-

zioni. All'epoca della «Stratos», Tonti era il direttore di quell'orchestra che contava solisti quali Giampaolo Dallara e Claudio Maglioli. Claudio Maglioli, già pilota ufficiale Lancia, velocissimo e vincente, interruppe la sua carriera agonistica per dedi-

carsi come collaudatore e tecnico allo sviluppo della «Stratos». Dapprima nella versione stradale e poi in quella da competizione, fornendo alla Squadra Corse Lancia quelle energie e servizi che ne raddoppiavano il potenziale nei momenti di punta. Negli ulti-

mi anni, la sua officina continuò il lavoro che la Squadra Corse fu costretta a abbandonare a favore di molti clienti privati, primo fra tutti quel Team Chardonnet le cui «Stratos» continuarono per anni a dominare la scena del Campionato europeo.

da Ugo Gobbato. Ma, come ricorda il progettista Gianni Tonti «solo dopo aver verificato che la macchina cui era destinato era vincente nel corso di test effettuati sulle strade di una prova speciale del Montecarlo da Sandro Munari».

Il motore Dino V6 della Lancia «Stratos», era diverso da quello montato sulla «246 GT», soprattutto per l'aspirazione e per i carburatori Weber verticali doppio corpo. Dalla Ferrari venne anche il cambio a 5 marce anche se questo fu profondamente modificato, come il motore, dai tecnici della Squadra Corse.

Dalle corse alla strada

Lo sviluppo per la produzione in piccola serie prese molto più tempo del previsto e solo verso la fine del 1974 Cesare Fiorio riuscì a ottenere l'omologazione FIA per



Anche le «Stratos» del team Chardonnet erano preparate dall'officina di Claudio Maglioli.

Al volante delle «Stratos» si provano sensazioni inebrianti, soprattutto su quelle preparate per le corse. Il modello stradale, invece, è molto difficile da dominare perché ha un comportamento «bizzarro».

un'auto da prendere con le molle e da condurre con gran prudenza e a velocità ragionevoli. Manca di direzionalità, è molto sensibile al fondo stradale e reagisce bruscamente alle variazioni di regime del motore. In accelerazione e in rilascio cambia l'assetto delle ruote motrici e richiede molta esperienza per controllarla perché imprevedibile. In breve un'auto davvero emozionante. Il tutto perché le sospensioni sono fissate al corpo vettura con attacchi elastici «silent-block» derivati da produzioni di grande serie anziché «uniball» metallici, più rigidi ma notevolmente più precisi e diretti. Il passo relativamente corto, perfetto per la «Stratos» da corsa, certo non contribuisce alla direzionalità della vettura. Al contrario, se non guidata più che correttamente, la «Stratos» ha una spiccata tendenza al testa-coda.

Indubbiamente il motore fa sentire la sua potenza, grazie anche al peso molto contenuto dell'auto, ma non conviene sprigionare tutti i suoi 190 CV. Soprattutto se si tiene conto che la potenza della frenata è

chiaramente inadeguata a quella del motopropulsore. Ciò basta e avanza per stabilire che la Lancia «Stratos» in versione stradale strettamente di serie è una splendida bestia, che può diventare feroce e che dunque conviene portare «a fare un giretto» tenendola strettamente per il guinzaglio. Non così per quelle da corsa e quelle preparate con attacchi, sospensioni e freni da competizione.

Nelle versioni preparate per le competizioni dalla Squadra Corse Lancia, o dall'Officina di Claudio Maglioli, la Lancia «Stratos» garantisce invece un enorme piacere di guida. Certo, ci vuole maestria ed esperienza, ma quanto sia facile da guidare veloce una volta «presa in mano», lo dimostra chiaramente il suo palmarès. La «Stratos» vinceva i rally cui partecipava non solo se pilotata da affermati campioni come Sandro Munari o Bernard Darniche, ma anche da molta altra gente, persino sconosciuta. Naturalmente ogni macchina da corsa, soprattutto se preparata in Lancia per una gara di campiona-

IMPRESSIONI DI GUIDA I piloti «Stratos»

Dalle strade alle corse

Non serve guidare a lungo una normale «Stratos» in versione stradale per apprezzarne le virtù di granturismo ideale per il perfetto masochista. Scomoda, rumorosa e calda come una macchina da corsa degli anni Settanta, si farebbe perdonare questi suoi

inconvenienti e altri ancora (come la precaria tenuta all'acqua in caso di pioggia o l'inefficacia assoluta del tergicristallo), se avesse i pregi dinamici di una vera GT nata per la strada e vincente sui campi di gara. Invece la sua guida è così imprevedibile e difficile da farne

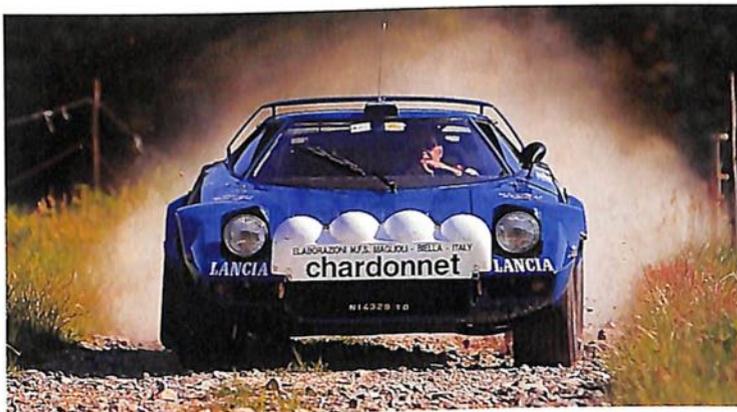


Un'altra «Stratos» ufficiale oggi di proprietà di Guido Avandero: era il «muletto» di Munari.

la «Stratos» dichiarando che ne erano state prodotte cinquecento. Nel frattempo la vettura aveva già fatto grandi progressi sui campi di gara, cogliendo il suo primo successo nel 1973, quando aveva vinto il Rally Firestone in Spagna. La prova che la «Stratos» sarebbe diventata l'arma assoluta venne dal trionfo al terribile «Tour de Corse» del 1974 con Andruet-«Biche». Il successo commerciale invece venne a mancare malgrado le felicissime premesse. Le consegne ai primi clienti, che numerosi bramavano di entrare in possesso di quella straordinaria sportiva di Casa Lancia, iniziarono nei primi mesi del 1974. Il prezzo di listino era stato fissato in 10.725.000 lire, ma l'unica difficoltà dei concessionari era quella di convincere i

to mondiale, ha caratteristiche e storia uniche. Per la taratura del motore, gli assetti delle sospensioni, da asfalto, terra, da Safari o da Rally di Svezia. Poi variano i rapporti del cambio, le dimensioni e i tipi di pneumatici. Dal canto suo il motore ha conosciuto una continua evoluzione, mese dopo mese, e il passaggio dalle versioni a 2 valvole per cilindro a quella a 4 valvole costituisce solo la tappa più evidente di quel processo che ha portato il V6 di 2418 cm³ a erogare quasi 300 CV in versione aspirata.

Il collezionista Guido Avandero di «Stratos» preparate per le competizioni ne possiede tre, tra le quali la regina del Montecarlo, edizione vinta nel 1977 dalla coppia Munari-Maiga e che porta il numero 1 perché Munari e la «Stratos» avevano trionfato anche l'anno precedente. Troppo preziosa per rischiare il minimo incidente, abbiamo preferito lasciare il volante al superesperto Claudio Maglioli. Incuneati nel sedile che fu di Maiga, condividiamo appieno le sue impressioni. A cominciare dal rumore che invade l'abitacolo, simile a un potentissimo tuono emesso dal V6 i cui scarichi sono, oggi come allora, pressoché liberi da ogni costrizione. Ben presto al rombo si aggiunge un impressionante calore. Quando l'abitacolo si



è trasformato in una sauna, anche la macchina è entrata in temperatura.

Una volta abituati anche al frastuono della ghiaia sparata all'interno degli archi passaruota, osserviamo Maglioli mentre cambia, accelera, frena, sterza. Non è più un giovanotto, ma la classe è rimasta intatta. La «Stratos» si muove agile e con sicurezza. Nei rettilinei a minor aderenza mantiene una leggera tendenza a «cercare la strada» con piccoli movimenti zig-zaganti, ma risponde sempre con sincera docilità ai comandi del pilota.

Le cambiate sono secche e rapidissime, apparentemente «cattive» ma tecnicamente perfette, il cambio a innesti frontali e in sostanza privo di sincronizzatori lavora al meglio in questo modo. L'altra ragione fondamentale per cambiate così rapide è costituita dalla necessità di ridare gas il più presto possibile per evitare che il motore scenda troppo di regime. Sotto i 5000 giri non c'è molta coppia e non conviene rimanere sotto questo limite. Si deve invece viaggiare tra i 6500 e gli 8200 giri se si vuole ottenere il me-

glio dal propulsore. Il motore, con testata a 24 valvole, è accreditato di circa 300 CV a 8200 giri. I rapporti del cambio, alquanto corti, rendono il compito più facile anche se frenetico per la necessità di variare la marcia continuamente. L'accelerazione è di quelle che tengono pilota e co-pilota fermamente incollati allo schienale. Si vede e si sente subito che questa è un'altra macchina rispetto alla versione stradale; anche se i freni non hanno molto a che spartire con gli impianti di oggi per potenza e efficacia. «Il segreto della «Stratos» sta tutto nella sua estrema semplicità - spiega Maglioli - e nella messa a punto che deve essere perfetta per farne un'auto semplicemente fantastica. Equilibrata e neutrale si comporta con grande precisione; reagisce con immediatezza e sincerità ai comandi del pilota». Solo al limite sviluppa un moderato e progressivo sovrasterzo di potenza. Che però è facile da controllare e molto utile in certi casi.

Insomma, vincere i rally con una «Stratos» ben preparata era facile. La cosa forse più difficile era quello di prepararla al meglio. Anche per questo il team Chardonnet affidava le sue plurivittoriose «Stratos» proprio alle cure di Maglioli, che quelle macchine aveva aiutato a nascerne e crescere.

loro clienti a pazientare in attesa della consegna. Poi, con il passare dei mesi, gli animi si raffreddarono per le molte carenze che la versione stradale aveva evidenziato e il potenziale successo si trasformò in un vero e proprio disastro. Tanto che gli ultimi esemplari furono venduti a metà prezzo. Oggi ognuno di loro vale almeno venti volte la cifra ufficiale di listino.

Il successo commerciale non corrispose dunque al potenziale della «Stratos» per la mancanza di qualità e per l'incoerenza delle scelte di marketing. La cosa sarebbero andate ben diversamente se la Lancia avesse creduto fino in fondo nella sua vettura invece di ostinarsi a considerarla invendibile perché troppo cara.

«Si potevano vendere facilmente cinque-

mila «Stratos» in pochi anni - afferma il pilota-preparatore Claudio Maglioli - se le avessero fatte come si doveva». Invece, malgrado le sue raccomandazioni basate sulle prove su strada, la direzione Lancia, per timore di osare troppo, snaturò il carattere di sportiva dura e pura della Stratos per farne un'auto più confortevole e, soltanto a livello teorico, più facile da guidare per l'automobilista medio. Furono adottate sospensioni più morbide ma soprattutto attacchi delle sospensioni elastici al posto degli «uniball». Il compromesso ottenuto diede risultati disastrosi. Maglioli raccomandò anche di montare ruote di sezione più larga all'asse posteriore (come fece la Porsche qualche mese più tardi), ma una soluzione così originale non si era

mai vista e Maglioli rimase inascoltato. Poi l'ironia della sorte volle che quelle scelte errate diventassero un buon affare per l'officina del pilota-collaudatore biellese che trasformava e preparava auto di diverse marche per le corse. In quegli anni, e per molto tempo a seguire, molti possessori di «Stratos», e persino la Lancia stessa, affidarono a Maglioli le loro auto per una adeguata «messa a punto», che in pratica consisteva nel montaggio di una serie di componenti usati per le macchine da corsa. In alcuni casi anche le parti mobili della carrozzeria (porte e cofani) con componenti realizzati dalla ditta TIR di Reggio Emilia (fornitrice anche della Ferrari) al posto di quelli, molto più economici, prodotti dalla Bertone. □