



© DDP/ACKLEIN

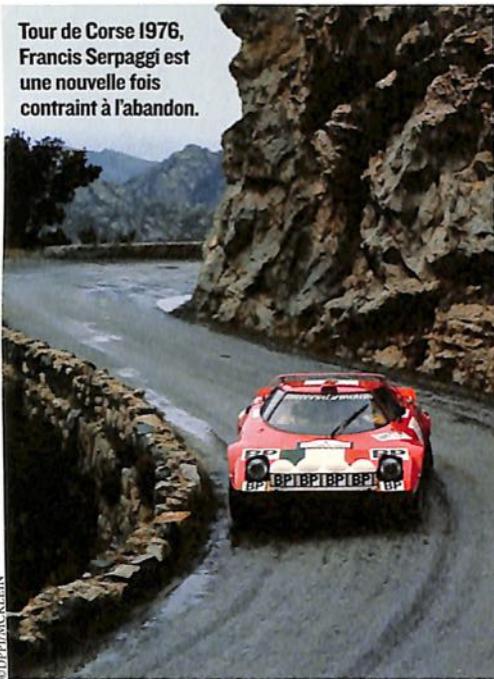
Après la Suède, Björn Waldegaard
poursuit avec une victoire
au Sanremo 1975.



STRATOSPHERIQUE
LANCIA
STRATOS

AGRESSIVE, EXCITANTE, FANTASQUE... N'EST-CE TOUT SIMPLEMENT PAS LA PLUS BELLE DES VOITURES DE RALLYE JAMAIS CONSTRUITES ? PENSÉE UNIQUEMENT POUR LA COMPÉTITION, LA STRATOS A RÉVOLUTIONNÉ LA DISCIPLINE DANS LES ANNÉES 70 ET S'EST CONSTITUÉ UN PALMARÈS EXCEPTIONNEL. AH, CE SON DU DINO FERRARI QUI RÉSONNE DANS LA MONTAGNE ET QUI VOUS PREND AUX TRIPES POUR NE PLUS JAMAIS VOUS LÂCHER...

Tour de Corse 1976, Francis Serpaggi est une nouvelle fois contraint à l'abandon.



©DPPI/MCKLEIN



Sanremo 1976, Lele Pinto monte sur le podium.

©DPPI/MCKLEIN

Avant même de s'exprimer en compétition, la Lancia Stratos marque les esprits lors de sa première apparition en novembre 1970 au Salon de Turin. Le travail réalisé par Marcello Gandini et Nuccio Bertone offre à l'Italienne une coupe qui dénote avec la production de l'époque. Son aspect futuriste lui vaut le nom de "Stratosphère", une impression qui lui collera à la carrosserie tout au long de sa carrière.

Ce modèle insolite aurait pu rester une étude de style de plus si Cesare Fiorio n'avait pas convaincu Lancia d'en faire une voiture de rallye, la première développée dans ce seul et unique but. Quand elle réapparaît l'année suivante, le moteur de la Fulvia HF a été remplacé par celui de la Ferrari Dino 246. A voiture exceptionnelle, motorisation d'exception ! Gianpaolo Dallara est chargé d'adapter la Lancia au rallye. La destinée de la Stratos est en route. Conservant ce profil qui la rend si magique, elle est équipée d'une cellule centrale monocoque en acier sur laquelle

se greffent deux poutres à l'avant portant suspensions et trains roulants et un support tubulaire rectangulaire à l'arrière qui accueille moteur, suspensions et essieu. Le moteur Ferrari est associé à une boîte 5 vitesses alors que la répartition des masses a été soignée pour offrir à l'Italienne le comportement le plus sain possible. Le modèle qui est exposé sur le stand Lancia en 1972 s'est, en apparence, civilisé, mais si la robe s'est "assagie", l'ensemble est affûté et est désormais prêt à en découdre avec le chronomètre !

A VOITURE EXCEPTIONNELLE, MOTORISATION D'EXCEPTION !



PERFECTIBLE, MAIS VITE VICTORIEUSE



Portugal 1976, l'assistance Lancia à l'œuvre sur la voiture de Sandro Munari.

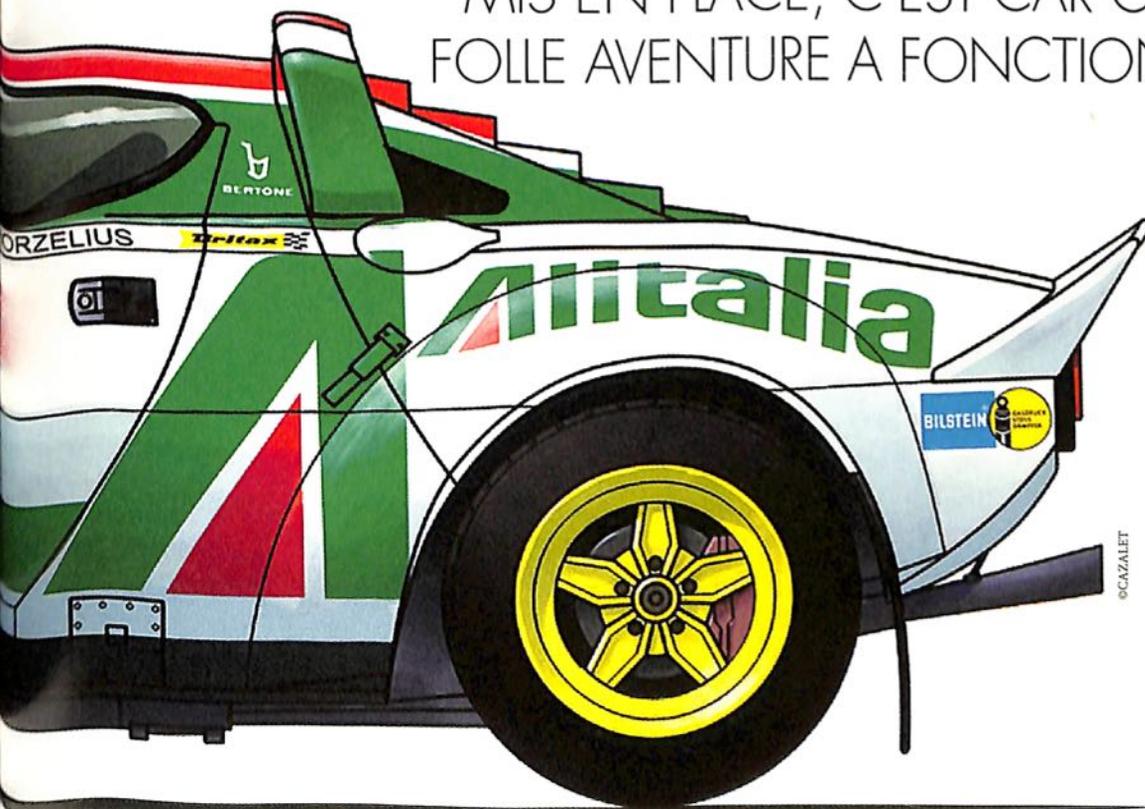
Si l'histoire de la Lancia Stratos est devenue légendaire, c'est tout d'abord parce qu'elle s'est déroulée dans les années 70, à une époque où personne ne développait encore de voiture "juste" pour la compétition. Ensuite, si le mythe s'est

mis en place, c'est parce que cette folle aventure a fonctionné ! Alors que les 400 exemplaires obligatoires à son homologation ne sont pas encore tous construits, Lancia peut aligner sa révolutionnaire Stratos au départ du Tour

de Corse 1972 au milieu d'autres prototypes (CG Spider, Ligier JS2...). Profitant de ces largesses réglementaires, Sandro Munari constate qu'un important travail de mise au point attend l'équipe. S'il est également contraint à

l'abandon durant le Costa del Sol en Espagne fin 72, l'Italien a tout de même identifié d'où venaient les problèmes de tenue de route. Des solutions sont apportées et dès le mois d'avril 73, au Firestone Rally couru en Espagne, Munari offre à la Stratos son premier succès. Ce dernier gagne également le Tour de France avec une version modifiée de la Lancia. L'Italien n'est pas le seul à faire triompher la Stratos. Jean-Claude Andruet s'impose dans le Tour de l'Aisne. Alors que débute la deuxième saison du Championnat du monde des marques, la Berlinette trouve une concurrente à sa mesure. La Lancia Stratos étant désormais homologuée en Groupe 4, elle peut viser la victoire dans toutes les manches.

SI LE MYTHE DE LA STRATOS S'EST MIS EN PLACE, C'EST CAR CETTE FOLLE AVENTURE A FONCTIONNÉ



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 6 cylindres en V à 65°
Emplacement : moteur central arrière montré transversalement
Culasse : alliage léger
Soupapes : de 12 à 24
Alésage x course : 92,5 mm x 60 mm
Cylindrée : 2 418 cm³
Puissance maxi : jusqu'à 285 ch à 8 000 tr/min
Couple maxi : 25 mkg à 5 300 tr/min
Distribution : 4 arbres à cames en tête commandés par chaîne
Alimentation : injection Kugelfischer ou 3 carburateurs double-corps verticaux Weber
Taux de compression : 10,8/1
Lubrification : carter humide

CHASSIS

Coque : fibre de verre
Cellule centrale monocoque autoporteur en acier
AV : sous-châssis
AR : support tubulaire

TRANSMISSION

Transmission : propulsion
Boîte de vitesses : Ferrari, mécanique à 5 rapports
Autobloquant : pont autobloquant

SUSPENSIONS

AV : triangles superposés et barre antiroulis
AR : McPherson avec barre antiroulis
Amortisseurs : hydrauliques avec ressort hélicoïdal

FREINS/DIRECTION

AV : disques ventilés de 266 mm de diamètre
AR : disques ventilés de 270 mm de diamètre
Répartition depuis l'habitacle
Direction : crémaillère

PNEUMATIQUES

AV : jusqu'à 255/40 VR 15
AR : jusqu'à 380/35 VR 15
Jantes : Campagnolo en alliage léger - 8 x 15"

DIMENSIONS

Empattement : 2 180 mm
Longueur : 3 710 mm
Largeur : 1 760 mm
Hauteur : 1 114 mm
Voie AV : 1 430 mm
Voie AR : 1 460 mm
Poids : 800 kg



Tour de Corse 1979, Bernard Darniche remporte son deuxième Tour de Corse.

TRIPLE CHAMPIONNE DU MONDE

Après quelques participations en 1972 et 1973, le rythme des apparitions de la Lancia Stratos s'intensifie en 1974. Il est cependant ralenti par la crise pétrolière qui provoque l'annulation du Monte-Carlo et de la Suède. A l'issue d'une compétition réduite à 8 manches, Lancia décroche le titre. Aux trois succès de la Stratos (Munari/Sanremo et Canada ; Andruet/Corse) il

ne faut pas oublier les points que Lancia a intelligemment inscrits au Safari (Munari 3e sur une Fulvia), au Canada (Lampinen 2e sur une Beta) et aux USA (Lampinen, 4e sur la même Beta). Toujours sous les couleurs Alitalia, la Stratos vit une saison 75 beaucoup plus "tranquille". Les quatre succès enregistrés au cours des dix manches du calendrier offrent à Lancia un deuxième titre indiscutable.



Monte-Carlo 1975, aux mains de Sandro Munari, la Stratos s'impose pour la première fois au Monte-Carlo.

Les Stratos seront de nouveau dominatrices en 1976 avec encore quatre victoires conduisant à une troisième couronne consécutive. A partir de 1977, Fiat ayant décidé de promouvoir la 131 Abarth, la Stratos n'est plus exploitée que par des privés. Si elle gagne encore des courses jusqu'en 1982 (Ormezzano au Rally di Monza), elle ne sera plus en mesure de viser le titre mondial.



LES VICTOIRES D'UNE LANCIA STRATOS EN MONDIAL



SANREMO 1974
1. Munari-Mannucci
 (Lancia Stratos), 9h12min43s
 2. Bisulli-Rossetti (Fiat 124 Spider), à 7min47s
 3. Fagnola-Novarese (Opel Ascona), à 43min26s



RIDEAU LAKES 1974
1. Munari-Mannucci
 (Lancia Stratos),
 2. Lampinen-Davenport (Lancia Beta Coupé), à 2min18s6
 3. Boyce-Gray (Toyota Celica), à 13min14s4



TOUR DE CORSE 1974
1. Andruet-"Biche"
 (Lancia Stratos), 4h49min10s
 2. Nicolas-Laverne (Alpine Berlinette), à 3min28s
 3. Thérier-Vial (Alpine A310), à 22min59s

DE LA FRANCE À... L'AUSTRALIE

Tous les pilotes qui ont eu une Stratos entre les mains n'ont pas forcément gagné. Au cours de leur unique expérience avec l'auto, Bruno Saby (Tour de France 76) ou Bernard Béguin (Antibes 77) ont été contraints à l'abandon. En France également, Frank Ravot n'a pas non plus connu la réussite (abandon au Monte-Carlo 77, Var 77...). D'autres pilotes ont été plus en veine comme Vic Preston Jr qui a réussi l'exploit de

terminer deux Safari (11e en 1975 et 12e en 1976). S'il a peu fréquenté le Mondial (4e du Tour de Corse 77 quand même !), l'Italien Antonio Carello a été l'un des plus brillants utilisateurs de Stratos, décrochant le titre de Champion d'Europe en 1978. Ayant exclusivement roulé en Espagne, Jorge de Bragation a aligné une belle série de victoires entre 1975 et 1981, obtenant deux titres (1979 et 1981) sur des voitures aux couleurs



Björn Waldegård est en route pour la victoire au Sanremo 1976.

Rothmans restées célèbres. Connu pour ses prouesses en Escort, Billy Coleman a

dynamité le Championnat anglais 1977 et 1978 avec une monture alignée par le

Chequered Flag et navigué parfois par David Richards. Il est aussi venu à Ypres à deux reprises : 4e en 77, 6e en 78. Dans les pays de l'Est, le Polonais Andrzej Jaroszewicz a possédé plusieurs Stratos et s'est imposé au Zlatni 76 ou en Pologne 76. La légende raconte que ce fils d'un ex-premier ministre aurait enterré sa Lancia dans la cour de l'usine Polonez de Varsovie pour éviter la colère des révolutionnaires ! La Stratos est même allée rouler en Australie avec Ron Marks lors du Castrol International Rally à Canberra en 1976.



Sanremo 1977, Mauro Pregliasco amène sa Stratos à la 4e place.



MONTE-CARLO 1975
1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos), 6h25min59s
 2. Mikkola-Todt (Fiat 124 Spider), à 3min06s
 3. Alén-Kivimäki (Fiat 124 Spider), à 3min47s



SUÈDE 1975
1. Waldegård-Thorszelius (Lancia Stratos), 7h19min46s
 2. Blomqvist-Sylvan (Saab 96 V4), à 1min47s
 3. Lampinen-Andreasson (Lancia Beta Coupé), à 11min36s



SANREMO 1975
1. Waldegård-Thorszelius (Lancia Stratos), 10h22min52s
 2. Verini-Rossetti (Fiat 124 Spider), à 2min48s
 3. Thérier-Vial (Alpine Berlinette), à 36min12s



TOUR DE CORSE 1975
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 4h58min26s
 2. Nicolas-Laverne (Alpine Berlinette), à 32s
 3. Andruet-Jouanny (Alfa Alfetta GT), à 11min25s



MONTE-CARLO 1976
1. Munari-Maiga (Lancia Stratos), 6h25min10s
 2. Waldegård-Thorszelius (Lancia Stratos), à 1min27s
 3. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), à 6min13s



PORTUGAL 1976
1. Munari-Maiga (Lancia Stratos), 5h41min26s
 2. Andersson-Hertz (Toyota Celica), à 2min58s
 3. "Mêqêpê"-Baptista (Opel Kadett GTE), à 45min11s



SANREMO 1976
1. Waldegård-Thorszelius (Lancia Stratos), 10h27min40s
 2. Munari-Maiga (Lancia Stratos), à 4s
 3. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos), à 9min33s



RAC 1976, Per-Ingo Walfridsson ne verra pas l'arrivée.

©DPP/ICKLEIN

LES BELLES ET LA BÊTE

À travers l'histoire de la Lancia Stratos, il est étonnant de constater que beaucoup de pilotes féminines ont choisi d'évoluer à son volant, ce qui ne s'est jamais produit pour d'autres voitures tout aussi légendaires. La plus célèbre d'entre elles a été Michèle Mouton, 7e du Monte-Carlo 1978. La Grassoise n'était cependant pas la première. Auparavant, Christine Dacremont était parvenue à se classer 3e du Critérium Alpin 76 et surtout 6e du Monte-Carlo 1977. Durant la même édition, Marianne Hoepfner, l'autre pensionnaire du team Aseptogy, avait été contrainte

à l'abandon. Ensemble, elles avaient dû renoncer aux 24 Heures du Mans 1977. Les Françaises n'ont pas été les seules à évoluer sur la Stratos. L'Italienne Anna Cambiaghi a disputé plusieurs manches du Championnat d'Italie, se classant 6e des Targa Florio 78 et 79 ou encore 7e du Costa Smeralda 79. En revanche, sa participation au Sanremo 78 s'est soldée par un abandon. De son côté, la pilote de F1 Lella Lombardi a disputé les 24 Heures du Mans 76 au volant d'une Stratos partagée avec Christine Dacremont. Les deux femmes s'étaient classées 20es. Lombardi avait aussi disputé le Rallye Della Lana 1979 qu'elle n'avait pas terminé. Enfin, en 1982, Isabella Bignardi a affronté à plusieurs reprises la gent masculine sur une voiture aux couleurs Jensen ou R6.



©DPP/ICKLEIN

Christine Dacremont, 6e du Monte-Carlo 1977.

LA BELLE DES STARS

Si la période durant laquelle la Lancia Stratos a été utilisée officiellement a finalement été courte, la voiture italienne a par ailleurs connu une longue carrière extrêmement riche. La liste des pilotes ayant pris le départ d'au moins une course avec une Stratos entre 1972 et 1982 est impressionnante. Walter Röhr, par exemple, a disputé trois manches du Championnat d'Allemagne 1978, remportant deux succès au Saarland et à l'Hunsrück. Stig Blomqvist n'a effectué qu'une apparition avec en Suède 1978. Les caribous s'en souviennent encore ! Remportant 16 des 37 ES, il s'était classé 4e.



Francis Serpaggi, Tour de Corse 1977

©DPP/ICKLEIN

Certains pilotes du giron Fiat/Lancia n'ont été sollicités que ponctuellement par l'usine pour conduire la Stratos. Simo Lampinen a ainsi couru la Suède 1976 (4e) et le Safari 1977 (abandon), Amilcare Ballestrieri a connu deux retraits lors de ses deux uniques apparitions en Mondial (Sanremo et Corse 1974), Fulvio Bacchelli n'a eu droit qu'à deux sorties au Monte-Carlo 78 (10e) et au Monte-Carlo 79 (abandon). D'autres

Italiens ont tenté de briller dans l'élite comme Fabrizio Tabaton plus chanceux dans son Championnat (1er Isola d'Elba 1982...) qu'en Mondial (abandon aux Sanremo 79 et 80). Idem pour Attilio Bettiga, qui n'a atteint l'arrivée ni au Sanremo 78 ni en Corse 78, mais qui a en revanche fini 2e de l'Antibes et de l'Hunsrück 78. Comme ses compatriotes déjà cités, Adartico Vudafieri a vécu deux retraits au Sanremo et au Tour de Corse 1978 alors qu'il a aligné plusieurs succès en Italie (Isola d'Elba 78, Valli Piantine 78...). Enfin, si Mauro Pregliasco a dû abandonner à l'Acropole, il est parvenu à finir 4e du Sanremo 77.

JUSQU'À 490 CHEVAUX !

Plusieurs moteurs ont été installés dans la Stratos. A ses débuts, avec le 12 soupapes, la Lancia développait 240 chevaux. En 1977, le passage aux 24 soupapes lui permet d'atteindre les 275 chevaux. Sous la houlette de l'ingénieur Mike Parkes, ces puissances augmentent encore en

1977 : 270 chevaux pour le 12 soupapes et 285 pour le 24 soupapes. Des versions encore plus extrêmes ont été développées comme le 24 soupapes à injection (335 chevaux), ou celle turbo de 385 chevaux. La Stratos la plus la plus extravagante atteindra 490 chevaux mais ne sera jamais utilisée en course.

LA STRATOS LA PLUS EXTRAVAGANTE ATTEINDRA 490 CHEVAUX !

LES VICTOIRES D'UNE LANCIA STRATOS EN MONDIAL



TOUR DE CORSE 1976
1. Munari-Maiga (Lancia Stratos), 8h23min55s
2. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), à 17s
3. Manzagol-Filippi (Alpine A310), à 25min19s



MONTE-CARLO 1977
1. Munari-Maiga (Lancia Stratos), 6h36min13s
2. Andruet-"Biche" (Fiat 131 Abarth), à 2min16s
3. Zanini-Petisco (Seat 124 Especial), à 10min54s



SANREMO 1978
1. Alén-Kivimäki (Lancia Stratos), 10h53min28s
2. Verini-Bernacchini (Fiat 131 Abarth), à 10min32s
3. Vincent-Lux (Porsche 911), à 17min03s



MONTE-CARLO 1979
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 8h13min38s
2. Waldegård-Thorszelius (Ford Escort RS), à 6s
3. Alén-Kivimäki (Fiat 131 Abarth), à 4min09s



SANREMO 1979
1. "Tony"-Mannini (Lancia Stratos), 12h37min17s
2. Röhr-Geisdorfer (Fiat 131 Abarth), à 4min14s
3. Bettiga-Perissnot (Fiat 131 Abarth), à 18min42s



TOUR DE CORSE 1979
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 14h36min46s
2. Ragnotti-Andrié (R5 Alpine), à 36min06s
3. Moreau-Baron (Porsche 911), à 46min20s



TOUR DE CORSE 1981
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 14h26min23s
2. Fréquelin-Todt (Talbot Sunbeam Lotus), à 16min02s
3. Pond-Grindrod (Datsun Violet Gt), à 19min06s

LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE LANCIA STRATOS EN MONDIAL



ANTONIO "TONY" FASSINA

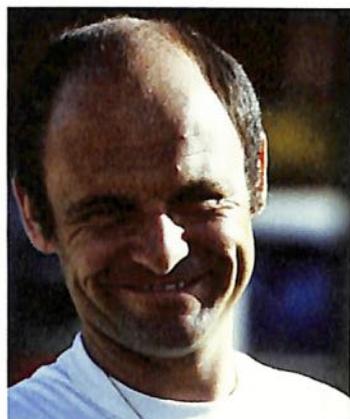
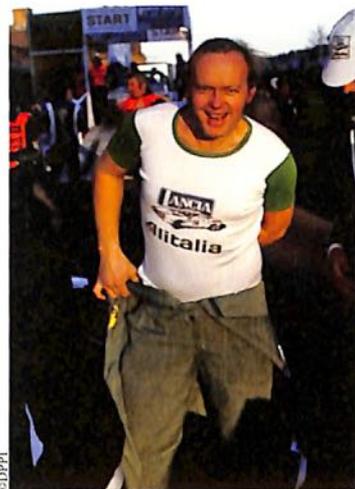
Date de naissance : 25 juillet 1945 à Valdobbadiene (Italie)
Début en rallye : 1970
Début en Mondial : Sanremo 1976 sur Lancia Stratos (4e)
Nombre de rallyes en Mondial : 6
Victoires en Mondial : une, au Sanremo 1979 sur Lancia Stratos
Titres : Champion d'Italie 1976 et 1979 sur Lancia Stratos, 1981 sur Opel Ascona 400, Champion d'Europe 1982 sur Opel Ascona 400

Courses avec Lancia Stratos :
 Il ne conduit la Stratos que deux fois en Mondial, mais s'impose avec lors du Sanremo 79. "Tony" a aussi beaucoup gagné en Italie : Valli Piacentine 76, San Marino 79, Valli Piacentine 79...

BJÖRN WALDEGÅRD

Date de naissance : 12 novembre 1943 à Ro (Suède)
Début en rallye : 1962 sur VW 1200
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Spider (ab)
Nombre de rallyes en Mondial : 65
Victoires en Mondial : 16 (1ère en Suède 1975 sur Lancia Stratos)
Titres : Champion du monde 1979 (Ford Escort et Mercedes 450 SLC)

Courses avec la Lancia Stratos :
 En deux saisons, il participe à dix courses sur une Stratos, connaissant 50% de réussite. Lors de ses cinq arrivées, il monte toujours sur le podium, remportant trois succès dont le plus marquant est celui du Sanremo 76.



BERNARD DARNICHE

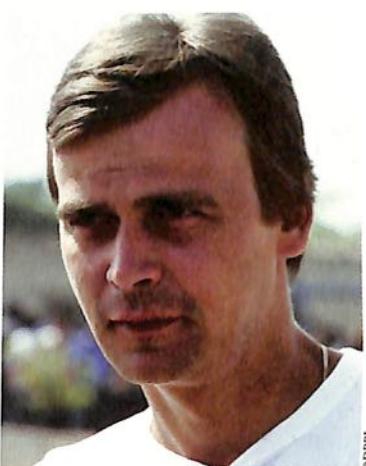
Date de naissance : 28 mars 1942 à Cenon (33)
Début en rallye : 1967 sur NSU 1000
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (10e)
Nombre de rallyes en Mondial : 38
Victoires en Mondial : 7 (1ère au Maroc 1973 sur Berlinette)
Titres : Champion de France 1972 (Berlinette), 1976 et 1978 (Lancia Stratos), Champion d'Europe 1976 et 1977 (Lancia Stratos)

Courses avec Lancia Stratos :
 En tenant compte de ses courses en France et en Europe, c'est le pilote qui compte le plus de succès avec une Stratos. Lors de ses 14 apparitions en Mondial avec cette Lancia, il parvient à s'imposer 4 fois : 3 Tour de Corse et un Monte-Carlo.

MARKKU ALÉN

Date de naissance : 15 février 1951 à Helsinki (Finlande)
Début en rallye : 1969 sur Renault 8 Gordini
Début en Mondial : 1000 Lacs 1973 sur Volvo 142 (2e)
Nombre de rallyes en Mondial : 130
Victoires en Mondial : 19 (1ère au Portugal 1975 sur Fiat 124 Abarth)
Titre : Champion de Finlande (Fiat 131 Abarth) ?

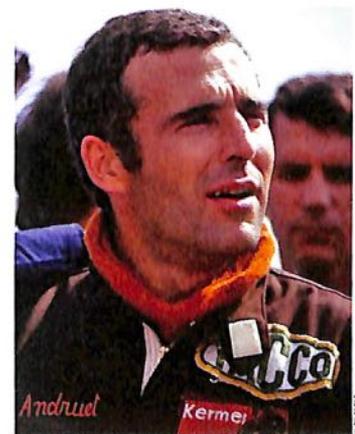
Courses avec la Lancia Stratos :
 Lors de ses quatre apparitions en Mondial, il parvient à s'imposer au Sanremo 78 alors qu'il découvre l'auto. Il anime aussi le RAC à trois reprises, 1978, 79 et 81, cette dernière participation s'effectuant sur l'auto du team Chardonnet.



JEAN-CLAUDE ANDRUET

Date de naissance : 13 août 1940 à Montreuil-sous-Bois (93)
Début en rallyes : 1965 sur Renault 8 Gordini
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (1er)
Nombre de rallyes en Mondial : 29
Victoires en Mondial : 3 (1ère au Monte-Carlo 1973 sur Berlinette)
Titres : Champion d'Europe et de France 1970 sur Berlinette

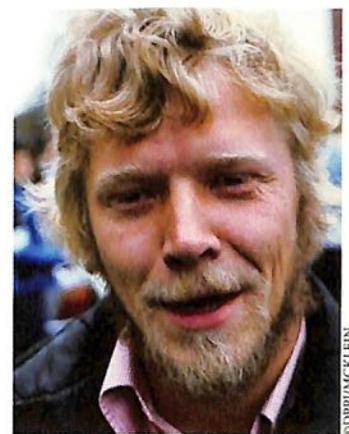
Courses avec la Lancia Stratos :
 Bilan contrasté pour ses deux courses avec une Stratos. S'il s'impose lors du Tour de Corse 74, il est ensuite contraint à l'abandon au Monte-Carlo 75.



RAFFAELE "LELE" PINTO

Date de naissance : 13 avril 1945 à Casnate con Bernate (Italie)
Début en rallye : 1968 sur Lancia Fulvia HF
Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Abarth (7e)
Nombre de rallyes en Mondial : 19
Victoire en Mondial : une, au Portugal 1974 sur Fiat 124 Abarth
Titres : Champion d'Europe 1972 sur Fiat 124 Abarth

Courses avec Lancia Stratos : au cours des trois saisons où il pilote une Stratos (1975, 76 et 77), il dispute onze courses en Mondial et connaît peu de réussite (8 abandons !). Il se "console" avec une 3e place au Sanremo 76 et une 2e au Tour de Corse 77 lors de sa dernière sortie avec cette voiture.



PER-INGE WALFRIDSSON

Date de naissance : 1er septembre 1950 à Torsby (Suède)
Début en rallye : 1969 sur Volvo 142
Début en Mondial : Suède 1973 sur Volvo 124 S (9e)
Nombre de rallyes en Mondial : 9
Victoire en Mondial : 0

Courses avec Lancia Stratos :
 L'as de la Volvo découvre un autre monde lors du RAC 1975. Contraint à l'abandon, le Suédois doit aussi se retirer en Suède 76 et au RAC 76. Son seul résultat est une 4e place au Circuit d'Irlande 1976, hors Championnat.

TASOS LIVIERATOS "SIROCO"

Date de naissance : 8 avril 1944 (Grèce)
Début en rallye : 1969 sur Opel Kadett
Début en Mondial : Acropole 1973 sur Alpine A110 (ab)
Nombre de rallyes en Mondial : 8
Victoire en Mondial : 0

Courses avec Lancia Stratos :
 Le Grec dispute trois fois l'Acropole avec une Stratos restée célèbre pour sa décoration "Bic". S'il abandonne en 1979, il se classe aussi 6e en 1978, puis 9e en 1980. Avec cette voiture, "Siroco" s'impose aussi en Grèce au Earino 78 et à l'Olympiako 78.

FRANCIS SERPAGGI

Début en rallyes : 1 969 sur Berlinette (8e du Tour de Corse)
Début en Mondial : Tour de Corse 1973 sur Berlinette (5e)
Nombre de rallyes en Mondial : 21
Victoire en Mondial : 0

Courses avec la Lancia Stratos :
 Le pilote corse a disputé cinq courses en Mondial sur une Stratos. Il abandonne lors de ses quatre Tour de Corse (76, 77, 78 et 79) et lors du Monte-Carlo 1980.





SANDRO MUNARI

Date de naissance : 27 mars 1940 à Cavarzere (Italie)

Début en rallye : 1965 **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (ab)

Nombre de rallyes en Mondial : 36 **Victoires en Mondial :** 7 (1ère au Sanremo 1974 sur Lancia Stratos) **Titres :** Champion d'Italie 1969 (Lancia Fulvia), Champion d'Europe 1973 (Lancia Fulvia) **Courses avec la Lancia Stratos :** à l'origine du projet, il effectue la mise au point, les essais et dispute les premières courses. C'est aussi lui qui remporte la première victoire en rallye (Firestone 73) et en Mondial (Sanremo 74). Avec 24 participations, c'est le pilote ayant le plus couru avec la Stratos, remportant aussi le plus de succès (7).

Que pensais-tu de l'idée de Cesare Fiorio et Lancia de créer une voiture spécialement pour la course ?

Lancia avait besoin d'un produit qui lui permette de se démarquer de ce qui se faisait déjà. La Fulvia avait du mal à suivre le rythme des Alpine ou des Porsche. L'idée pouvait sembler folle, mais le principe de départ était innovant.

Tu n'as donc pas été sceptique en voyant la voiture qu'ils voulaient te faire conduire ?

L'auto était plutôt originale ! Après, il fallait savoir si cela allait fonctionner ou pas !

La mise au point a-t-elle été compliquée ?

En lisant son palmarès, on peut penser qu'elle a beaucoup gagné et que cela a été facile. Pourtant, au départ, elle ne fonctionnait pas du tout !

C'est-à-dire ?

Nous avons dû beaucoup travailler sur la tenue de route, car la Stratos était absolument inconduisible, même en ligne droite. Les ingénieurs ne comprenaient pas. A l'arrêt, leurs réglages étaient parfaits, mais dès qu'on roulait, c'était catastrophique.

Vous avez quand même réussi à trouver des solutions ?

J'ai effectué beaucoup d'essais avec l'ingénieur anglais Mike Parkes. Ce dernier avait été pilote Ferrari en prototype. Ensemble, nous avons réussi à trouver des réglages permettant à la Stratos d'aller vite et d'être efficace. Les soucis provenaient des suspensions. Comme elles avaient été mal définies, elles ne supportaient pas la puissance de la voiture et ne permettaient pas de bénéficier d'un grip maximum. Le phénomène s'inversait à basse vitesse et la voiture devenait

alors complètement floue. Le problème a été que les ingénieurs étaient persuadés d'avoir raison et personne n'a osé les contredire. Cela nous a fait perdre des mois.

A quel moment est-ce que cela a commencé à aller mieux ?

Notre participation au Tour de Corse 72 pour faire le point a été catastrophique. L'avant de la voiture faisait quelque chose pendant que l'arrière faisait autre chose ! J'étais au milieu à essayer de comprendre ce qui se passait et je commençais à me demander si on allait y arriver. J'ai demandé à Fiorio de participer au Costa del Sol pour rouler sur la terre. Si sur le goudron c'était toujours aussi désastreux, sur la terre en revanche la Stratos s'est révélée incroyablement rapide et parfaite à piloter. A partir de là, on a su trouver d'où venaient les problèmes et progresser.

La Stratos est alors devenue une voiture compétitive ?

Elle l'était sur toutes les surfaces et dans toutes les conditions. Il suffit de regarder le palmarès. Elle a gagné partout, neige, terre... Nous avons perdu le Safari 75 à cause de trois crevaisons. Je n'avais que deux roues de secours, dont une sur le capot arrière, et Fiorio, qui nous survolait avec un avion, a fait l'erreur de retourner se poser trop tôt à Nairobi. Alors que nous avions 52 minutes d'avance, nous avons fini 2e.

Ce n'était quand même pas très raisonnable de faire le Safari avec cette voiture !

Tu parles comme les journalistes italiens qui nous traitaient de fous ! Et pourtant, sur les 84 voitures au départ, seulement 14 ont fini dont les 3 Stratos* engagées ! Nous avons été la seule marque à y parvenir. Et tu sais ce qu'ont titré ces

mêmes journalistes ? "Munari et Lancia perdent le Safari" ! Donc, la Stratos pouvait aussi faire le Safari ! Je te le répète, avant que n'apparaisse l'Audi, la Stratos a, pour moi, été la meilleure voiture du monde sur toutes les surfaces et dans toutes les conditions atmosphériques ! Comme autre exemple, tu peux regarder le résultat du Tour Auto 73 que nous avons gagné pour notre première participation avec une Stratos qui n'était qu'au début de son développement et qui était loin d'être aussi performante que d'autres prototypes présents. Même si toutes mes victoires avec la Stratos comptent à mes yeux, celle-ci est pour moi une des plus marquantes.

Y'avait-il une manière particulière de piloter la Stratos ?

Je ne sais pas. Chacun a ses capacités. Il fallait peut-être posséder une plus grande sensibilité pour comprendre comment elle fonctionnait et s'approcher des limites sans les dépasser. Ce n'est pas à moi de dire si j'étais le meilleur avec cette voiture. Les résultats sont dans les livres...

Comment as-tu pris la décision de Fiat d'arrêter de faire courir la Stratos ?

Pour moi, ça a été une mauvaise nouvelle. J'aimais tellement piloter la Stratos ! Mais il fallait comprendre la marque. La Stratos était un véritable prototype. Il existait certes une version Stradale, mais qui était bien trop chère et d'un usage exclusif. Avec la 131 aussi j'ai pris du plaisir. Quand on est pilote, il faut savoir s'adapter à tout et être capable de rouler vite avec n'importe quelle monture.

* Ndlr : Munari 2e, Björn Waldegård 3e et Vic Preston Jr 11e sur la voiture de test qu'il n'avait jamais conduite avant

INTERVIEW SANDRO MUNARI

SANDRO MUNARI EST À JAMAIS ASSOCIÉ À LA LANCIA STRATOS. AYANT PARTICIPÉ AU DÉVELOPPEMENT DE LA VOITURE, "IL DRAGO" A AUSSI GAGNÉ AVEC ELLE QUELQUES-UNES DE SES PLUS BELLES VICTOIRES EN MONDIAL. AUJOURD'HUI ENCORE, LE PILOTE ITALIEN PARLE DE SON ANCIENNE COMPAGNE AVEC PASSION, RESPECT ET ADMIRATION.