



Solo la decisione del Gruppo Fiat di pensionarla ha saputo fermare la cavalcata vincente della vettura torinese. Tre titoli mondiali consecutivi ed altrettanti europei nel suo palmarès.

Senza AGGETTI

■ La prima auto nata pensando espressamente all'uso agonistico e che seppe indicare la strada da seguire ad una specialità che stava cercando il proprio futuro. Questo fu la Lancia Stratos, una vettura che seppe emozionare e divertire. Nell'ottobre 1970, al Salone dell'Auto di Torino fece impressione l'avveniristico prototipo "Stratolimite" disegnato da Nuccio Bertone e dai suoi stilisti, diretti da Marcello Gandini. La nuova vettura, presentata nella sua versione esteticamente definitiva all'edizione del 1971 della kermesse motoristica torinese, venne battezzata Stratos HF e dotata di un motore "provvisorio", il Dino 2.4. Il 6 cilindri Ferrari era realizzato in blocco con la trasmissio-





MI

Notevoli le differenze, anche estetiche, tra la prima versione della Lancia Stratos, sopra, e la seconda a sinistra.

Spoiler posteriore ed alettoncino sul tetto, oltre alla presa d'aria ed ai passaruota i cambiamenti più evidenti.

ne, la sistemazione trasversale alle spalle dell'abitacolo offriva una ripartizione dei pesi di circa il 60% a carico delle ruote motrici posteriori. Le sospensioni indipendenti a doppio triangolo previste inizialmente su tutte le quattro ruote, vennero conservate solo per l'avantreno, mentre sul posteriore venne adottato uno schema MacPherson. La carrozzeria era in fibra di vetro, anche se all'inizio il prototipo era in alluminio. Mentre nel 1973 iniziava il Campionato del Mondo, il team Lancia continuava a fare esperienza con la Stratos iscritta in Gruppo 5. Divenuta a tutti gli effetti una Gruppo 4 a partire dal 1° ottobre 1974, la Stratos iniziò ad essere impiegata già il giorno dopo, quando partì il rally di Sanremo.

Difetto in movimento

Nella prima versione i parafanghi sono meno pronunciati rispetto alle altre, il cruscotto è lo stesso del modello di serie, mancano lo spoiler e, sul tetto, alettoncino e presa d'aria per l'abitacolo in quanto non ancora omologati. Anche il supporto dei quattro fari supplementari è diverso, con delle "spigolature" tra un faro e l'altro che scompariranno successivamente. L'auto è più nervosa dal momento che non dispone ancora delle gomme più larghe al retrotreno. La prima Stratos soffriva di un



problema alle sospensioni posteriori, una deformazione di tipo "elastico" e non "plastico": gli angoli di incidenza cambiavano durante le accelerazioni e le frenate, ma tornavano alla posizione originale quando la Stratos era ricontrollata dai meccanici a vettura ferma. Solo quando si capì quello che succedeva con la vettura in movimento fu possibile risolvere il problema. Un difetto della Stratos era il peso dietro: il motore Ferrari era pesantissimo... Alla fine si riuscì a distribuirlo con il 45% davanti e il 55% dietro: però se si innescava il sovrasterzo a volte l'auto diventava incontrollabile. Un altro problema era la frenata davanti: era facile arrivare al bloccaggio.

Dodici valvole in più

A partire dal 1976 la Stratos utilizzò la testata a 24 valvole che l'ingegner Mike Parkes, ex pilota Ferrari in Formula 1 e nei prototipi, aveva sviluppato. La potenza arrivò così a 280-300 cavalli. La Lancia, come tutte le altre Case impegnate nei rally, aveva usufruito di una particolare deroga in sede di omologazione: era sufficiente produrre in cento esemplari un qualsiasi particolare meccanico per ottenerne l'omologazione e montarlo sulla vettura di Gruppo 4, oltre alla testata la Lancia omologò anche la frizione multidisco ed un volante modificato. Con 300 cavalli a disposizione invece dei 190 della versione stradale, fu pressoché obbligatorio montare gomme più larghe al retrotreno, allargare i passaruota, modificare il cassonetto di aspirazione e intervenire anche sull'impianto di scarico. Le cambiate vanno fatte con decisione per evitare che il motore cali troppo di regime. Sotto i 5.000 giri non c'è molta coppia, se si vuole ottenere la massima resa dal propulsore è meglio viaggiare tra 6.500 e 8.200 giri.

Ritorno al passato

A partire dal 1° gennaio 1978 la Federazione abolì le testate a 24 valvole e tutti i particolari derivati dalla serie prodotti in soli 100 esemplari. Il Gruppo Fiat decise di abbandonare la Stratos a favore della 131 Abarth mentre l'importatore francese Chardonnet proseguì con una Stratos dotata di un "12 valvole" ma con le appendici aerodinamiche, le gomme posteriori più larghe e i passaruota più ampi della "24". Una soluzione di compromesso che rendeva più guidabile la vettura grazie alla buona ripartizione dei pesi.

In alto, da sinistra, un particolare del cruscotto della "24 valvole" e due viste degli abitacoli, della "12" e della "24 valvole" che sono diversi in numerosi particolari.



Spazio esiguo

L'abitacolo ovviamente non è granché spazioso. Nelle due portiere è stato ricavato un vano per sistemare i caschi in trasferimento mentre il crick è posizionato a lato del sedile del navigatore. Il freno a mano è sistemato orizzontalmente a lato del volante. Originariamente il cruscotto era quello di serie con tutti gli strumenti raggruppati attorno al volante, successivamente vennero "sparpagliati" sull'intera plancia. Al centro interruttori e pulsanti, davanti al navigatore tripmaster e fusibili.

Sopra una vista del propulsore a 24 valvole, che era in grado di arrivare ad oltre 300 CV nelle versioni più evolute, e nell'altra pagina i due sedili anatomici, realizzati in velluto e pelle.



La storia sportiva

Elencare i successi della vettura torinese è praticamente impossibile. Accanto a tre titoli mondiali consecutivi, dal 1974 al 1976, la Stratos portò a casa anche altrettanti titoli europei: nel 1976 e 1977 con Bernard Darniche, l'anno successivo con Tony Carello. Conquistò anche quattro campionati italiani, dal 1976 al 1980, due con "Tony", uno a testa per Mauro Pregliasco ed Adartico Vudafieri. In tutto la Stratos ha conquistato diciassette vittorie mondiali, la prima al Sanremo 1974 con Sandro Munari, l'ultima al Tour de Corse 1981 grazie a Darniche.

Lancia Stratos Gruppo 4 12V

| | |
|-------------------|---|
| Motore | posizione posteriore centrale, V6 a 65°, 2.418 cc |
| Alesaggio e corsa | 92,5 x 60 mm |
| Rapp. compress. | 9,5:1 (11,5:1) |
| Potenza max | 275 CV a 7.600 giri (320 a 8.500 giri) |
| Coppia max | 25,4 kg/m a 5.500 giri (26 a 6.400 giri) |
| Alimentazione | tre carburatori doppio corpo invertiti Weber |
| Distribuzione | 2 (4) valvole per cilindro, due alberi a camme in testa |
| Raffreddamento | ad acqua a circolazione forzata, due ventilatori elettrici |
| Sospensioni | a ruote indipendenti con barre antirollio, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici: posteriori a schema MacPherson, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirollio |
| Trasmissione | trazione posteriore. Cambio a 5 marce più RM; differenziale autobloccante ZF |
| Frizione | monodisco a secco (bidisco in rame Borg & Beck) |
| Freni | Lockeed a disco autoventilanti ø 271 mm. (ø 267 mm.), doppio pistone, con servofreno |
| Serbatoio | due serbatoi da 50 litri ciascuno |
| Sterzo | a cremagliera |
| Cerchi | anteriori 9x15"; posteriori 13x15" |
| Pneumatici | anteriori 205/50 15, posteriori 275-50/15 |
| Lunghezza | 3.710 mm |
| Larghezza | 1.750 mm |
| Passo | 2.180 mm |
| Altezza | 1.140 mm |
| Carreggiata | anteriore 1.490 mm; posteriore 1.570 mm |
| Peso | 940 (920) kg |

(tra parentesi i dati della versione a 24 valvole)