

1974-75-76

## Stratos: l'auto che vinse troppo

La «Stratos» era nella mente di Cesare Fiorio, direttore sportivo della Lancia, molto prima della presentazione ufficiale.

Si era agli inizi degli Anni '70 e stava per cominciare il periodo d'oro che avrebbe visto le vetture italiane dominare la scena ralistica mondiale vincendo titoli iridati a catena; erano anche gli anni in cui la «Fulvia HF», all'apice della sua carriera agonistica, stava ottenendo tanti successi, una vettura dalle mille risorse, ma che per il futuro non consentiva ulteriori sviluppi tecnici.

Del suo progetto Cesare Fiorio diceva: «Secondo me, la vettura ideale da rally dovrà essere molto compatta: una berlinetta con motore centrale di circa 3 litri e sospensioni a quattro ruote indipendenti».

Nel 1970, al Salone di Torino, venne esposta allo «stand» del carrozziere Nuccio Bertone un'auto sportiva che si avvicinava più a un «dream car» che a un prototipo. La sua carrozzeria a freccia (doppio cuneo) era alta da terra appena 0,84 m: si chiamava «Stratos HF».

Era equipaggiata con il motore della «Fulvia HF 1.6», un quattro cilindri a V di 1584 cc con 130 CV montato longitudinalmente al centro, cambio a cinque marce e sospensioni a quattro ruote indipendenti con avantreno tipo McPherson e retrotreno a quadrilateri deformabili.

Il «dream car» di Bertone restò un esemplare unico, ma costituì la base per realizzare un gran turismo, imbattibile per anni nei rallies.

Nel 1971, sempre al Salone di Torino, venne presentato il vero prototipo della «Stratos». Studiata ancora da Bertone, aveva però una linea totalmente diversa dall'auto futurista vista l'anno prima; alla sua realizzazione contribuirono con utili consigli anche i piloti che facevano parte dell'allora squadra corse Lancia: Sandro Munari, Amilcare Ballestrieri e Sergio Barbasio.

Non si trattava però ancora della versione definitiva, poichè soltanto in un secondo tempo, e dopo non poche incertezze, venne

La Stratos vittoriosa in tre campionati del mondo, smise di correre perché non trovava avversari da battere

adottato il motore «Dino Ferrari»: un 6 cilindri a V di 65° di 2418 cc montato trasversalmente al centro.

Era la prima auto costruita appositamente per i rallies, e adottava accorgimenti particolari, quasi avveniristici per quell'epoca.

La «Stratos» era stata infatti progettata tenendo conto di una tecnica decisamente avanzata e seguendo indicazioni che provenivano dai prototipi da pista e perfino dalla «formula 1».

Molto compatta, (lunga 3,71 m. con passo di 2,18 m.) aveva carrozzeria berlinetta con cellula centrale in lamiera, cofani e porte in plastica e struttura semplificata al massimo per agevolare i pronti interventi.

Rispetto al prototipo di Bertone presentato nel 1970, la versione definitiva della «Stratos» aveva schema delle sospensioni completamente ridisegnato: anteriormente quadrilateri deformabili con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, puntoni di reazione e barra antirollio; posteriormente tipo McPherson con triangolo inferiore, puntoni di reazione integrati da una barra antirollio. Un particolare interessante era costituito dalla possibilità di variare l'altezza da terra di circa 35 mm. agendo sia sugli ammortizzatori anteriori sia su quelli posteriori, e di «modificare» a piacimento l'assetto «personalizzandolo» a seconda dell'impiego agonistico o del tipo di pneumatici adottato.

Il motore 6 cilindri con testata in lega legge-



ra, distribuzione a 2 valvole per cilindro con doppio albero a camme in testa (catena) e alimentazione fornita da 3 carburatori doppio corpo, aveva, nella versione stradale, una potenza massima di 190 CV a 7000 giri/min e 235 CV a 7500 giri/min in quella corsa (potenza che arrivò anche a 280 CV a 8200 giri/min). Il debutto nei rallies avvenne sul finire del 1972 al Giro di Corsica con Munari-Mannucci.

Non fu un esordio felice: la «Stratos», incompleta in alcune sue parti, fece solo pochi chilometri, poi si ritirò. Si riscattò comunque subito dopo, nell'aprile del 1973, vincendo il rally Firestone in Spagna: era la sua terza corsa, quasi un record! Fu il primo dei numerosissimi successi ottenuti nella sua incredibile carriera agonistica. Tecnicamente all'avanguardia rispetto alle altre vetture da rally la Lancia «Stratos» impressionò per la notevole potenza del motore (anche 300 CV nelle versioni con testate a quattro valvole per cilindro che hanno corso fino al 1978), per la maneggevolezza, per la facilità degli interventi di assistenza e per l'affidabilità di tutta la meccanica. Sua dote principale era comunque la notevole versatilità che le consentiva di dominare su ogni terreno e anche in corse non propriamente ralistiche. La «Stratos» partecipò infatti, oltre alla Targa Florio, anche al Tour de France e al Giro d'Italia; per disputare queste gare la Lancia equipaggiò la sua gran turismo





con motori dotati di turbocompressore. Nel 1974 infatti Jean Claude Andruet vinse il Giro d'Italia con una «Stratos» turbo.

Nell'ottobre del 1976, sempre al Giro d'Italia, la Lancia partecipò con due «Stratos» turbo gruppo 5: erano dotate di due turbocompressori KKK (pressione di sovralimentazione regolata a 0,8 atmosfere) con scambiatore di calore, alimentazione ad iniezione e potenza massima di 480 CV a 8500 giri/min.

Quante le vittorie di questa prestigiosa gran turismo? Circa 500, un carnet ancora oggi invidiabile e che ha consentito alla Lancia di aggiudicarsi ben 3 titoli mondiali (1974-1975-1976), quattro europei e due italiani.

A partire dal 1979 la «Stratos» non partecipò più ai rallies come vettura ufficiale; Bernard Darniche l'anno precedente l'aveva portata al suo ultimo successo mondiale.

Tuttavia questa storica vettura da rally continuò a «vivere» e a vincere per merito di piloti privati e di «teams» non inseriti direttamente nel settore del Gruppo Fiat. La fantastica carriera della «Stratos» si concluse poi definitivamente nel 1982 quando si estinse la sua omologazione in gruppo 4. Era l'anno in cui la sua erede, la Lancia «Rally 037» stava muovendo i primi passi. Di «Stratos» ne furono costruiti circa 400 esemplari: costava di listino, nel 1974, 8.496.000 lire.

### Tre anni di trionfi

#### SCHEMA TECNICA LANCIA STRATOS

**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.

