

# Vorstoss zur Stratosphäre

Als Marcello Gandini, Cesara Fiorio und Gian Paolo Dallara gemeinsam ein Auto entwickelten, musste ein Meisterstück daraus werden. Im Stillstand faszinierend anders, im Rallyesport fast unschlagbar – der Lancia Stratos.

Text: Benjamin Albertalli  
Fotos: Richard Meinert, Bertone (2)

**M**an hört ihn, obwohl er noch weit entfernt ist. Weil er komplett anders klingt als die Vierzylinder, die sich wild driftend Spitzkehre für Spitzkehre den Berg hinauf schrauben. Ganz oben ist es eiskalt. Doch nicht fürs Publikum, das vor Begeisterung schreit und

seine Adrenalinausschüttung auslebt, sobald dieses komische, keilförmige Auto mit den grün-roten Alitalia-Klebern unter Vollgas vor ihren Nasen vorbeirast, um hinter der nächste Kurve quer zu verschwinden. Und das mit dem unverwechselbaren Brüllen seines V6-Motors, das wirklich jeden Winkel des Tals durchdringt.

So ähnlich muss es bei den Wertungsprüfungen der 1976er-Rallye

Monte Carlo gewesen sein, als die Stratos die ersten drei Plätze der Gesamtwertung eroberten. Oder, wenn wir die Winterkälte mal wegdenken, ein Bild der Rallye San Remo aus demselben Jahr. Dort hatten die Stratos gar die ersten vier Plätze inne.

Teile einer Geschichte, in welcher der Lancia Stratos als Kunstwerk auf vier Rädern alles gewann, was es zu gewinnen gab: drei Welt-







Der Tacho ist eher Nebensache. Im Mittelpunkt steht der Drehzahlmesser. Die Pedalerie ist ungewöhnlich schräg zur Sitzposition angeordnet.

Racing-Details, wohin das Auge blickt. Die Lenkung ist sehr direkt übersetzt und das Fünfganggetriebe glänzt mit kurzen, knackigen Schaltwegen.



Der Stratos ist in seiner ganzen Form ein Hingucker. Mit seinem futuristischen Design kommt er wie von einem anderen Stern daher.



Die Schlaflaugen stehen wie Segel im Wind und wollen so gar nicht zur schnittigen Karosserie passen. Die keilförmigen Aussenspiegel passen da schon eher zum Erscheinungsbild.



In Verbindung mit dem mächtigen Heckspoiler sorgt der schmale Dachspoiler durch seinen Abtrieb für Stabilität an der Hinterachse.



Viel Komfort bieten die dünn gepolsterten Sitzschalen nicht, dafür ordentlich Seitenhalt. Auf Kopfstützen muss man ganz und gar verzichten.

meisterschaften und drei Europameisterschaften jeweils in Folge, ganze 82 Rallye-Siege und 14 Lauf-siege in der Weltmeisterschaft. Der Mittelmotor-Lancia war das meistgefürchtete Auto der Konkurrenz und Publikumsliebbling, über den noch heute mit demselben Enthusiasmus und Respekt geredet wird.

#### Von der Studie zur Serie

Die Stratos-Legende begann im Herbst 1970 am Turiner Autosalon. Bertone zeigte dort die zukunftsweisende Studie «Stratos Zero», gezeichnet von seinem Designer Marcello Gandini. Der hatte mit dem Lamborghini Miura bereits ein Meisterwerk vollendet.

Als technische Basis für die Studie wurde ein Fulvia HF genommen, dessen V4-Motor aber in der Mitte verbaut. Ursprünglich konnte man nur durch die Frontscheibe in das Auto einsteigen – es war eine futuristische Studie, die nichts mit

einem Serienauto zu tun hatte. Nichtsdestotrotz sah Cesare Fiorio riesiges Potenzial im Stratos Zero als Nachfolger für den Fulvia, der viele Erfolge im Motorsport gesammelt hat. Cesare Fiorio, Nuccio Bertone und der damalige Lancia-Chef Pierugo Gobbato trafen sich wieder – und starteten am 21. Februar 1971 offiziell das Stratos-Projekt.

Die Prototypen hatten mit der Studie nur die keilförmigen Linien gemeinsam. Ein grosses Problem für Fiorio war der 1,6-Liter des Fulvia HF, denn das Aggregat war ausgereizt. Weil Lancia 1969 von Fiat gekauft worden war, und der Turiner Koloss im selben Jahr noch Ferrari erwerben konnte, profitierte der Stratos vom 190 PS starken 2,4-Liter-V6 des Dino 246 GT.

Für die Abstimmung von Chassis und Fahrwerk war Dallara verantwortlich, der mit dem Fahrer Claudio Maglioli sowie Ex-Formel-1-Pilot Mike Parkes arbeiten konnte.

Wie wurde der Stratos so unschlagbar schnell? Einer der Gründe ist sicher, dass seine Entwicklung ausschliesslich auf den Motorsport fokussiert war und alle Möglichkeiten ausgeschöpft wurden, die das Reglement der Gruppe 4 erlaubte: Minimum zwei Sitzplätze

#### Es war Pech, den Stratos ausgerechnet in der Ölkrise zu lancieren.

musste das Auto haben, und mindestens 400 Exemplare mussten für die Strasse gebaut werden.

Lancia blieb konsequent: Die für die Strasse zugelassenen Stratos bekamen sämtliche Gene des Autos, mit dem Sandro Munari und Björn Waldegard an den Wochenenden rund um den Globus Siege

sammelten – folglich ein lupenreines Homologationsmodell.

#### Ein Stratos aus Lagerbestand

Alex, der nette Besitzer des Stratos, den wir fahren und fotografieren durften, ist damals wie heute vom Konzept des Stratos begeistert: «In den Siebzigern war er ein wunderschöner Sportwagen mit typisch italienischem Styling und unglaublich futuristisch. Klar handelte es sich um ein teures Auto. Aber seine Aura, die ihn wegen seiner sportlichen Erfolge umgab, machte ihn damals noch attraktiver.»

Ein Problem des Stratos war, dass er genau zur Ölkrise kam. Deshalb standen in den Werkslagern von Turin mehrere unverkaufte Exemplare herum. «Ich selber hab' meinen Stratos erst zwei Jahre nach Produktionsende (1976) gekauft», erzählt Alex. «Die waren so froh, dass sie einen weiteren vom Hals hatten, dass sie mich sogar zum

Mittagessen eingeladen haben!», erinnert sich der Schweizer.

Mit viel Leidenschaft hat er seinen Stratos gepflegt, hat mit ihm auf der einen und anderen Rennstrecke aber auch richtig Gas gegeben. Nun dürfen wir einsteigen, und die Emotionen erreichen ein ungekanntes Niveau.

Dass Kunden während der Entwicklung der Strassenversion die letzte Priorität bei Lancia genossen haben, wird schon beim Einsteigen in den engen Innenraum klar. Die Pedale sind ausserachsig zur Sitzposition, wer lange Beine hat, findet beim Lenken mit der rechten Hand keinen Platz zwischen Lenkrad und Bein.

Wer zu gross ist, muss den Kopf leicht zu einer Seite biegen, wegen der rundlich geformten Windschutzscheibe sowie der niedrigen



Wo Lancia draufsteht, muss nicht immer alles Lancia sein, wie beispielsweise der Ferrari-Motor aus dem Dino 246 GT beweist.





Eingebettet in einen Alurahmen leistet der V6 190 PS und 226 Nm. Nicht schlecht bei einem Leergewicht von gerade mal 980 Kilogramm.

Dachhöhe. Null Ergonomie, aber Racing-Details überall, wohin die Augen schauen: Viele rundliche Instrumente, um unterschiedlichste Parameter zu überwachen.

Pedale, die für die «Hell-Toe-Bewegung» positioniert sind, und grosse Fächer in der Tür, um einen Helm reinzulegen. Obwohl man sich beim Fahren nicht sofort hundertprozentig wohl fühlt, begeistern das manuelle Fünfganggetriebe mit dem 1. Gang unten links und der kraftvolle Schub des elastischen V6 schon auf den ersten Metern.

Zahn legt der Motor bei niedrigen Drehzahlen los, herzergreifend wird das Konzert, sobald 4000 Umdrehungen anliegen. Das Ansauggeräusch und die Sinfonie der drei Weber-Doppelvergaser lässt keinen kalt. Sie musizieren kaum einen halben Meter hinterm rechten Ohr.

Trotzdem sollte die Vernunft die Oberhand behalten, wenn man mit dem kleinen Lenkrad ein paar an-



Unter der Fronthaube ist lediglich das Reserverad zu finden. Einen kleinen Kofferraum gibt es. Doch der ist so klein, dass er nicht der Rede wert ist.



Markenzeichen goldene Einteiler. In der Serienversion 14 Zoll, bezogen mit Reifen der Grösse 205/70. Vorne und hinten.

spruchsvolle Kurven ausfechten will. Ein kleiner Impuls reicht, sofort lenkt der leichte Vorderwagen ein und sucht förmlich den Scheitelpunkt. Der sehr kurze Radstand von gerade 2,18 Meter ist nicht nur für die hervorragende Agilität verantwortlich, sondern auch fürs störrische Temperament des Stratos.

Wer den Stratos im Grenzbereich bewegen kann, ist ein Held.

Werden die Geschwindigkeiten hoch, wird das Handling nervös und aufgeregt. Von schnellen, aber tückischen Lastwechseln begleitet, drohen unvermittelt und unvorhersehbar Wechsel vom Unter- ins Übersteuern. «Mit dem Stratos muss man echt gut aufpassen, weil der Unterschied zwischen «schnell» und





Gut sechs Sekunden gaben die Italiener dem Stratos Zeit, um auf Tempo 100 zu sprinten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 Stundenkilometern.



Zeigen, wo man herkommt: Der mit drei Weber-Doppelvergasern gespickte 2,4-Liter entfaltet ab 4000 Touren ein Konzert, das sich hören lassen kann.


«zu schnell» wirklich sehr klein ist», bestätigt Alex. Bis heute hat er mit dem bissigen Mittelmotor-Italiener allerdings gut 40 000 Kilometer ohne Ausfälle – besiegt.

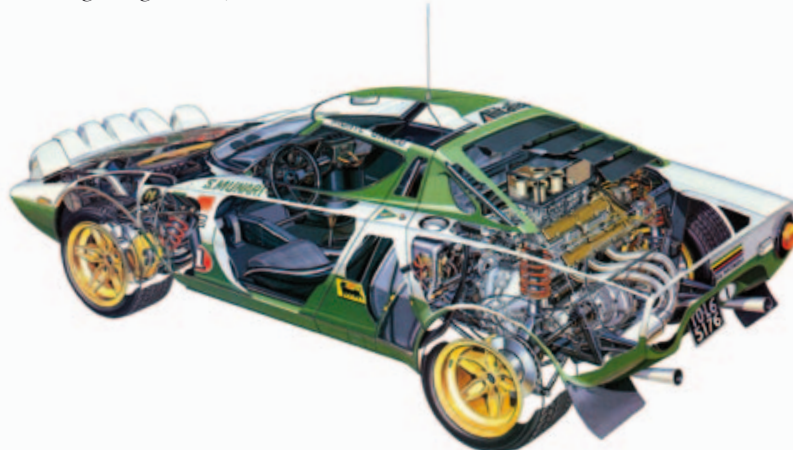
### Stratos – eine Helden-Saga

Einen Stratos heute zu fahren, vierzig Jahre nach seiner Geburt, ist eine spezielle und anachronistische Erfahrung. Jeder Fussgänger oder Automobilist schaut ihm nach. Einige fragen sich, welches Auto das

ist? Andere strecken ihren Daumen nach oben, weil sie genau wissen, dass von diesem Fahrzeug weniger als 500 Stück gebaut worden sind, und sie es auf der Strasse wohl nicht noch einmal sehen werden.

Wer hinterm Steuer eines Lancia Stratos sitzt, wird die automobiler Welt mit anderen Augen sehen. Nicht unbedingt nostalgischer, sondern eher bewusster. Wird eher verstehen, was es bedeutet, so ein Auto zu fahren und damit Rennen

zu gewinnen! Denn wer heute mit einem Toyota GT86 zum VLN-Rennen auf dem Nürburgring antritt oder mit einem modernen 500 PS starken Mittelmotor-Sportauto über eine normale Rennstrecke fährt, kommt sich schnell wie ein versierter und sicherer Fahrer vor. Wer mit dem Stratos aber nur schon in die Nähe des Grenzbereichs fahren kann, der darf sich zu Recht als echter Held der Rennstrecke fühlen. 



### Technische Daten

#### Lancia Stratos 2.4

Preis 1975 ab	38 500 Fr.
Zyl./Hubraum	V6/2418 cm <sup>3</sup>
Leistung	140 kW/190 PS bei 7000/min
Drehmoment	226 Nm bei 4000/min
Antrieb/Getriebe	Hinterrad/5-Gang, manuell
0 bis 100 km/h	6,0 s
Spitze	230 km/h
Norm-Mix	ca. 15,0 l/100 km, Benzin
Länge/Breite/Höhe	3,71/1,75/1,11 m
Leergewicht	980 kg
Produktion	498
Bauzeit	1973-1975
Preis* (Zustand 2/4)	261 000/116 000 Fr.
<small>*classic-tax</small>	