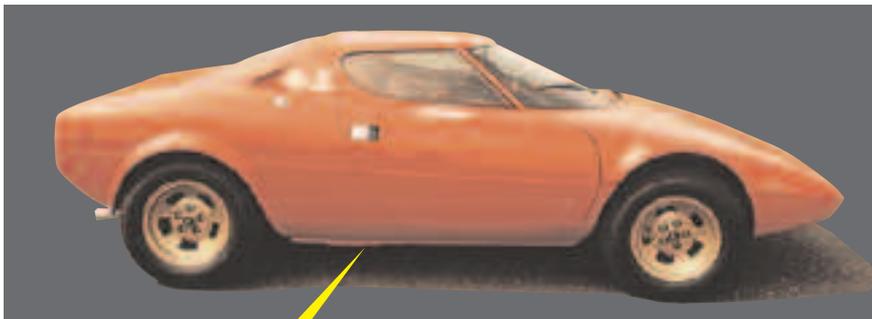


Lancia Stratos

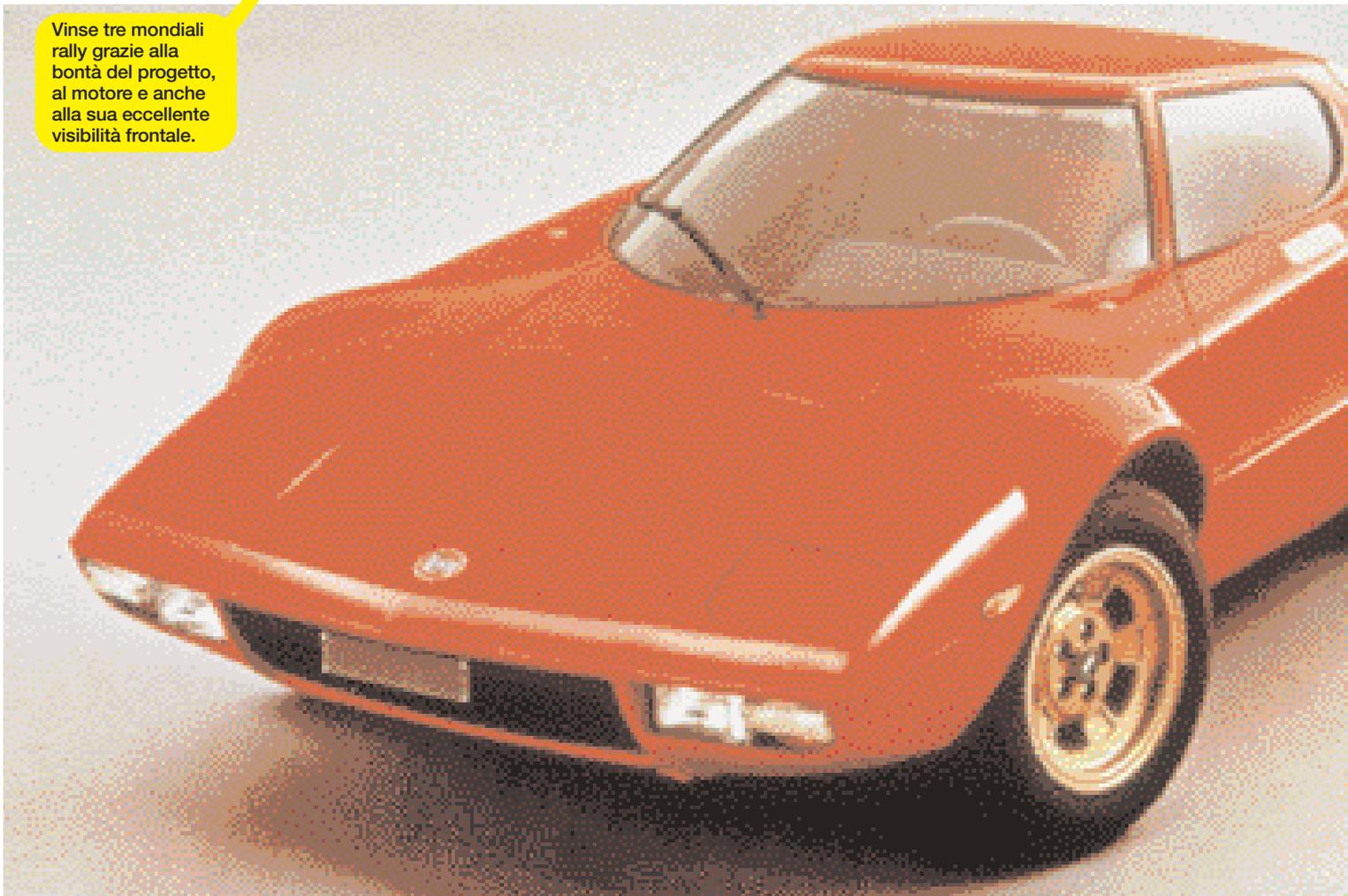
Nata per vincere

DISEGNATA DA BERTONE, FU TRASFORMATA DAL REPARTO CORSE LANCIA IN UNA PRODIGIOSA AUTO DA RALLY. PORTÒ A CASA TRE MONDIALI, E SOLO LE POLITICHE COMMERCIALI FIAT LE IMPEDIRONO DI CONTINUARE A MIETERE SUCCESSI. OGGI VALE FINO A 100 MILA EURO



L'immagine più conosciuta: quella con la famosa livrea Alitalia. Il pilota che forse più è legato al nome Stratos, è il "drago" Sandro Munari.

Vinse tre mondiali rally grazie alla bontà del progetto, al motore e anche alla sua eccellente visibilità frontale.





Sembrava una piccola Miura, ancor più appuntita e cattiva, quasi feroce. Stesso padre, Marcello Gandini, all'epoca responsabile e primo dirigente della carrozzeria Bertone. La Lamborghini Miura l'aveva disegnata in fretta e furia nel 1966, mentre il primo prototipo della Stratos è del 1970. Alessandro Fiorio e suo figlio Cesare dirigevano all'epoca lo speciale reparto della Lancia Corse, che aveva mietuto grandi successi nei rally con la Fulvia Coupé HF e con un grande pilota come Sandro Munari. Ma la pur gloriosa Fulvietta ormai non ce la faceva più a reggere la concorrenza e così si pensò a qualcosa di completamente nuovo, una vera e propria macchina da corsa. I primi esemplari della Stratos escono proprio dal reparto corse e comincia-

Anche in versione stradale, la Stratos era una macchina dalle prestazioni eccezionali grazie al motore Ferrari Dino V6 2400 da 190 CV.

no a gareggiare alla fine del 1972. Ma corrono fra i prototipi perché l'omologazione nella categoria Gran Turismo richiede una produzione minima di 500 esemplari. E così nel 1973 la Lancia comincia a sfornare le versioni stradali della Stratos il cui numero arriverà proprio alla quota richiesta, non di più. Anzi, sembra che le unità effettivamente costruite siano state un po' meno, intorno alle 490. L'omologazione nella categoria Gran Turismo venne comunque concessa dalle autorità sportive già nell'ottobre del 1974.

Anche in versione stradale la Stratos era una macchina eccezionale, sia per il suo motore, il Ferrari Dino V6 2400 da 190 CV, sia soprattutto per la sua impostazione a motore posteriore centrale, montato trasversalmente proprio come sulla Miura, per la sua leggerezza, le piccole dimensioni (solo tre metri e 70 di lunghezza) e la tenuta di strada da vera e propria auto da competizione. Ed è per questa sua natura, per il suo concetto estremo, che la vettura non ha avuto un adeguato sviluppo commerciale. Raggiunto il numero richiesto per l'omologazione e vinto tutto quello che c'era da vincere, la Lancia ne ha sospeso la produzione. Un vero peccato. Ma ciò ha fatto anche la fortuna di quei pochi fortunati che erano riusciti ad acquistarne un esemplare. Il prezzo di listino nel 1973 era di 8 milioni e 500 mila vecchie lire. Le quotazioni odierne oscillano fra gli 80 e i 100 mila euro. Fra i proprietari di Stratos numerosi sono gli inglesi, che hanno sempre avuto per le Lancia un vero e proprio culto. Fra questi, curiosamente, c'è un ricco collezionista, nonché pilota di auto storiche, di nome Rowan Atkinson, che altri non è se non il popolare e comicissimo Mister Bean. Di Stratos lui ne aveva addirittura tre, ma una l'ha ceduta dopo lunghe trattative a un appassionato di Modena.



Il primo prototipo, lo "zero". Aveva poco in comune con la versione definitiva. Il motore era il 1.6 della Fulvia HF, e all'abitacolo si accedeva aprendo il parabrezza e spostando il volante. Bassissima, apparve anche nel film *Moonwalker* del 1988.



»»» Dati tecnici

2.4 V6 ■ Cilindrata **2.418 cc benzina** ■ Potenza massima **190 CV a 7.000 giri/min** ■ Coppia massima **215 Nm a 4.500 giri/min** ■ Cambio **manuale a 5 marce** ■ Sospensioni **Ant. e post. a ruote indipendenti** ■ Freni **ant./post. a disco autoventilanti** ■ Peso **980 kg** ■ Dimensioni **lung./larg./alt. 3710/1750/1110 mm**

»»» Storia

Nel 1970, Bertone stupisce il pubblico del Salone Internazionale dell'Automobile di Torino con il suo prototipo Stratos 0. Il motore di una Lancia Fulvia 1.6 HF viene collocato al centro di un "cuneo" lungo 358 cm e alto appena 84 cm, senza portiere e con vistosi motivi a triangolo, al posto guida del quale si accede aprendo il parabrezza. L'anno successivo, viene presentato invece il primo prototipo di quella che sarà la Stratos. Il motore è già il V6 Ferrari e le linee pressoché definitive. Nel 1973 arrivano i primi modelli di pre-produzione e nel 1974 inizia la costruzione: pochi esemplari per l'omologazione Classe 4, categoria Gran Turismo.

»»» Pregi e difetti

Anche se nata per correre, la messa a punto non fu sempre semplice. I primi esemplari semplicemente serpeggiavano in curva, a causa dei portamozi che subivano una deformazione elastica – non plastica – che modificava le geometrie e rendeva difficile l'individuazione del problema. Una volta però risolto, l'auto si rivelò imbattibile. Il motore Ferrari assicurava una spinta vigorosa e, grazie anche al peso modesto, l'auto toccava i 230 km/h. Alcuni però ne lamentavano la scarsa grinta ai bassi regimi.

FUNZIONALITÀ



COMFORT



PIACERE DI GUIDA



SICUREZZA



ECONOMIA



»»» Mercato

500 esemplari prodotti, anche se si vocifera che in realtà furono qualcuna di meno: Bertone stima infatti di aver prodotto circa 495 scocche.

(fonte: Bertone)



»»» Le corse

Il debutto nel mondo dei rally fu subito entusiasmante, portando alla Lancia tre mondiali consecutivi: nel 1974, nel 1975 e nel 1976 e il nome Stratos rimane indissolubilmente legato a quello del grande pilota Sandro Munari. L'anno successivo però la Fiat, proprietaria della Lancia, decise di non far correre più l'auto con la squadra ufficiale. Le motivazioni non erano di tipo tecnico, in quanto la Stratos era ancora "l'auto da battere", ma di tipo commerciale: il gruppo aveva bisogno di una vetrina per "spingere" le vendite della Fiat 131, una tranquilla berlina di serie. Fu proprio quest'ultima a prendere il posto della Stratos, dopo pesanti modifiche per affrontare gli sterrati di tutto il mondo. La creatura di Bertone continuò a correre con i vari team privati fino al 1982, quando scadde l'omologazione per le corse. Principalmente si possono distinguere tre generazioni di Stratos da corsa: con motore 12 V, 24 V e turbo: quest'ultima nata per la pista e che corse anche a Le Mans, la cui evoluzione più estrema fu la "Silhouette".

»»» indirizzi

Club: www.lanciaclubitalia.com

Libri: *Lancia Stratos trent'anni dopo*, di Andrea Curami. Giorgio Nada Editore, 2003.