



Die Vorderradaufhängung (mit Bilstein-Stoßdämpfern) wirkt etwas zerbrechlich, hält aber auch harten Schotter-Etappen stand (oben). Der quergestellte Sechszylindermotor in V-Form (darunter) stammt aus den Beständen des Fiat-Konzerns: Er wurde ursprünglich für die Verwendung im Ferrari Dino konstruiert und gibt sich trotz seiner 260 PS aus 2,5 Litern Hubraum recht kultiviert. Eine Vierventil-Version ist ebenfalls homologiert. Fotos: Heinz Dieter Finck

tete, irgendwann einmal das Bremspedal ohne Wirkung bis zum Bodenblech durchzutreten, doch nichts dergleichen geschah. Die vier Scheibenbremsen, sämtlich innenbelüftet, vernichteten gleichmäßig und fadingfrei die kinetische Energie.

Mit zu der guten Bremswirkung trugen die breiten Racingpneus auf Gürtelbasis von Pirelli bei, die ein handgeschnittenes Profil aufwiesen. Vorne waren relativ schmale Reifen der Dimension 195/50 VR 15 montiert, hinten rollte der Stratos auf recht breiten Walzen: 275/40 VR 15. Entsprechend breit waren auch die Cromodora-Leichtmetallfelgen: sechs Zoll an der Vorder-, zehn Zoll an der Hinterachse. Allerdings werden Racingreifen in dieser Breite ausschließlich auf Etappen benutzt, die über Asphalt führen. Munari bekam übrigens beim letzten Reifenwechsel vor dem Ziel die gleichen Pneus, sicherheitshalber jedoch mit knapp 200 Spikes pro Reifen bestückt, verpaßt – man wollte nicht auf eventuell auftretendem Glatteis auf der Straße nach Monaco noch den Sieg verschenken.

Auf Schotter- oder Schnee-Etappen wirken die breiten Kotflügel etwas verwaist, denn die schmalen Räder, die zur Erzielung eines höheren spezifischen Flächendrucks montiert werden, füllen den reichlich vorhandenen Raum unter dem Kunststoff nur unvollkommen aus.

Während die meisten Autos, die bei Rallyes antreten, von irgendwelchen Alltagswagen abstammen und daher die bei Serienwagen üblichen Radaufhängungen aufweisen, hatte

man bei der Konstruktion des Stratos in dieser Hinsicht freie Hand. Mike Parkes, Ex-Rennfahrer und bei Lancia für die Entwicklung der Rallyeautos zuständig, verpaßte dem Stratos eine Vorderradaufhängung, die an die eines Formelwagens erinnert. Beim Betrachten der zerbrechlich wirkenden Konstruktion (Dreieckslenker oben, Querlenker mit Schubstreben unten) glaubt man kaum, daß das Auto Schottersonderprüfungen, wo schließlich nicht gerade langsam gefahren wird, heil übersteht. Daß Munaris Wagen nach den Strapazen der Anfahrt die dreimal gefahrene Sonderprüfung über den Col Segrà überlebte, zeigt, daß Leichtbau-Aufhängungen durchaus stabil sein können, wenn man ein Auto nur für diese Einsätze konstruiert – ein Alltagsauto wie den Opel Ascona rallyetauglich zu machen, ist wesentlich schwerer.

Die Hinterachse des Stratos besteht aus Querlenkern mit Schubstreben, die von langhubigen Federbeinen abgestützt werden. Trotz der reichlich bemessenen Federwege – die man auf Rallyes nun einmal braucht und die den Federungscomfort zum Wohle der Insassen erträglich werden lassen –, blieben die beim Ein- und Ausfedern auftretenden Spur- und Sturzveränderungen gering.

Der Lancia Stratos wartet für die Insassen mit einem gewissen Komfort auf, was man auf Antrieb eigentlich nicht erwartet hätte – zu dem unwohnlichen Cockpit der Wettbewerbsversion hätte eher kompromißlose Härte im Fahrwerk gepaßt.

Eindrucksvolle Straßenlage

Die Straßenlage kann nur mit einem einzigen Wort richtig charakterisiert werden: Spitzenklasse. Biegungen aller Art sind jedesmal von neuem ein Fest mit dem Stratos. In aller Regel rollen die Hinterräder brav in der Spur der Vorderräder, sollte man einmal am Kurveneingang zu schnell sein, wird das Auto leicht angestellt, bremst sich dabei breitseits etwas ab, und nach dem Scheitelpunkt der Kurve wird sofort wieder beschleunigt. Auf Schotter läßt sich ein voll kontrollierbarer Drift produzieren, der unter gleichen Bedingungen weit weniger spektakulär aussieht als etwa bei einem Rallye-Escort. Der Motor ist dank seines größeren Volumens und seiner geringeren spezifischen Belastung weitaus kultivierter als das verkappte Formel-2-Triebwerk des Escort. Ab 3000 Touren verkraftet er ohne störendes Ruckeln Vollgas und würde auch schaltfaulen Alltagsfahrern keine Schwierigkeiten beim Fahren bereiten. Durch die weiche Motorcharakteristik läßt sich der Stratos leicht mit dem Gaspedal um Kurven lenken, eine Eigenschaft, die für Rallyeautos ungeheuer wichtig ist.

Ich kann mich nicht erinnern, jemals ein handlicheres Wettbewerbsauto gefahren zu haben – ausgenommen ein Kart, falls man dies zum Vergleich heranziehen kann. Tatsächlich lassen sich im Fahrverhalten, in der Art, wie man beide nahezu spielerisch um die Kurven werfen kann, Parallelen finden. Ohnehin erweckt der Stratos auf den ersten Blick den Eindruck, nichts als ein Kart in größerem Maßstab, dazu noch aerodynamisch verkleidet, zu sein – auch er ist eine Fahrmaschine, kein Auto für Sonntags-Familienausflüge.

Dafür wäre er – unter anderem – auch zu laut, besser: viel zu laut. Die sechs Zylinder produzieren ein Motorgeräusch, um dessentwillen man am liebsten ständig mit geöffneten Seitenfenstern durch Tunnels fahren möchte. Zwei Auspuff-Trompeten – für jede Zylinderreihe eine – blasen eine phonreiche Mischung aus heiserem Porsche-Sound und Ferrari-Gebrözel ins Freie. Dieser unnachahmliche Sound hat wohl alle Anlagen zum Dauerhit, denn es ist im Augenblick kein Auto in Sicht, das diesem Formel-Auto für Rallyepfade Paroli bieten könnte.

Technische Daten

Lancia Stratos HF (Rallyeverision)

Motor:

Sechszylinder-Viertakt-V(65°)-Motor, Bohrung/Hub 92,5/60 mm, Hubraum 2418 ccm, Verdichtung 10,8:1, Leistung 260 PS bei 7800 U/min, max. Drehmoment 23,4 mkg bei 5200 U/min, Literleistung 107,5 PS/Liter, zulässige Höchstzahl 8000 U/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, je zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb mit Duplexkette, Ventilbetätigung über Tassenstößel, zwei Ventile pro Zylinder, drei 48er Weber-Doppelfallstrom-Vergaser, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter und Kühler, Ölmenge 6 Liter, Aluminium-Guß-Motorblock und -Zylinderkopf, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, zwei Benzintanks mit 55 und 35 Liter im Heck, Drehstromlichtmaschine, 12V-Anlage.

Fahrwerk:

Kastenrahmen aus geschweißten Profiblechen mit integriertem Überrollbügel, Karosserieteile aus Kunststoff, vorne Einzelradaufhängung mit unteren Querlenkern und oberen Dreieckslenkern, Schubstreben, innenliegende Schraubenfeder-Bilstein-Dämpfereinheiten, verstellbarer Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung, bestehend aus Querlenkern, Schubstreben und Bilstein-Federbeinen, verstellbarer Stabilisator, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage mit innenbelüfteten ATE-Bremsen vorne und hinten, mechanische Handbremse auf die Hinterräder, Felgen 6J-15 vorne und 10J-15 hinten (Leichtmetall Campagnolo), Reifen Pirelli P 7 195/50-15 vorne und 275/40-15 hinten.

Kraftübertragung:

Quer eingebauter Mittelmotor, Antrieb auf die Hinterräder, Zweischeiben Borg & Beck-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Übersetzungen, Getriebe und Wachsentrrieb, Getriebe-Differential je nach Einsatzbedingungen.

Abmessungen und Gewichte:

Radstand 2180 mm, Spur v/h 1430/1460 mm, Außenabmessungen 3710/1760/1090 mm, Eigengewicht trocken 890 kg, Leistungsgewicht 3,42 kg/PS.

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit ca. 180 km/h (getestete Ausführung), je nach Übersetzung bis zu max. 250 km/h, Beschleunigung von 0–100 km/h ca. 5 sec, von 0–160 ca. 8 sec.

Hersteller:

Lancia Corse, Turin, Italien