

## Lancia Stratos: Stradale vs Gruppe 4

Der Schöne und das Biest



### Die Straßenversion

Der feuerrote Stratos wurde für den deutschen Automarkt gebaut und verkörpert den Stratos in seiner reinsten Form: Das unverkennbar markante Design, gänzlich unberührt von jenem Spoilerwerk, dass vor allem bei den Rennversionen zum Einsatz kam. Optional waren diese Flügel jedoch auch für die Straßenversion erhältlich. Kritiker behaupteten zu Recht, dass dadurch die ästhetische Form des Lancia Stratos verfälscht würde. Auf der anderen Seite konnte mit den Spoilern das Fahrverhalten des Zweisitzers spürbar verbessert werden.

Neben dem Gruppe 4 Rallyewagen, der komplett verspoilert, von Lufteinlässen geprägt und mit größeren Rädern ausgestattet ist, wirkt die nackte Straßenversion handzahn. Dagegen spielt der Gp4 die Rolle der Bestie, die mit einem ohrenbeteubenden Geräusch zum Leben erweckt wird. Der zündende V6-Rallyemotor verletzt mein Trommelfell, obwohl ich drei Autos hinter ihm im ‚Stradale‘ fahre.

Um in das Innere des Stratos zu gelangen, muss man korkenzieherartige Verdrehungen vollbringen. Dort angekommen, erstreckt sich vor einem das wild geschwungene Armaturenbrett mit sieben Ziffernblättern, die geometrisch perfekt aufeinander abgestimmt sind – gleichgroße Abstände mit zylindrischen Abschnitten (um die Ablenkung des Auges zu minimieren). Dank der filigranen A-Säulen und der üppig dimensionierten Frontscheibe bietet der Stratos einen panoramahaften Ausblick nach vorne. Einen Lichtblick nach hinten sucht man dagegen vergebens.



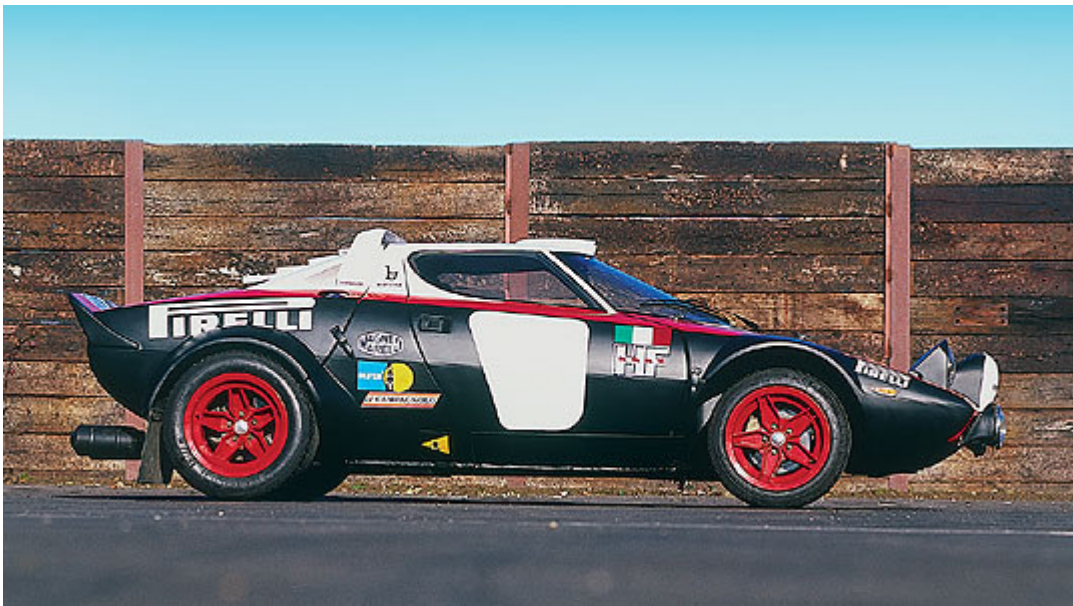
Der Straßen-Stratos bleibt in punkto Fahrverhalten ein Wettbewerbsauto. Und so gibt es eigentlich keinen Grund, einen Stratos privat zu besitzen, außer man würde ihn permanent aggressiv fahren. Obendrein ist er für schnelles Fahren auf der Straße oder selbst auf der

Rennstrecke nicht ausgelegt. Der Stratos wurde für Rallyes gebaut, wo Übersteuerung aufgrund des kurzen Radstands kein Problem darstellt bzw. erwünscht ist.

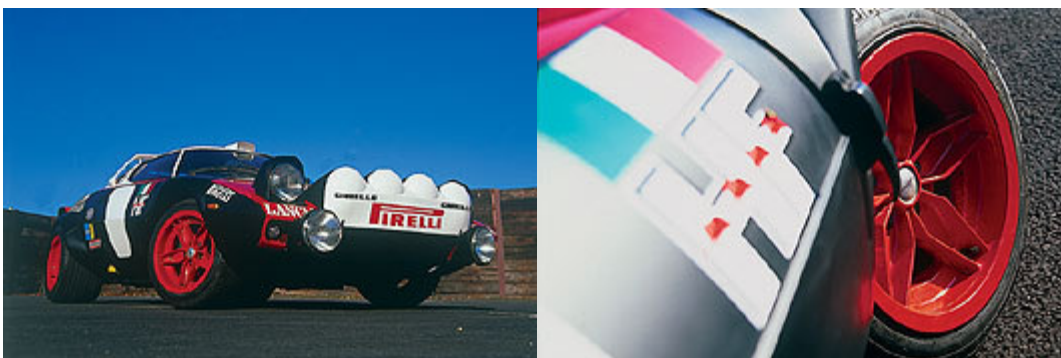
Der kurze Radstand erfordert aber auch eine ständige Balance zwischen Vorder- und Hinterachse, ansonsten drohen plötzliche Karussellfahrten. Andererseits stellt der geringe Achsabstand eine extrem spontane Lenkbereitschaft zur Verfügung. Man hat das Gefühl, der Stratos würde beim Einlenken Ecken statt Kurven fahren.

#### Der Rallyewagen – Lancia Stratos Gruppe 4

Das Einsteigen in diese Bestie lässt mich in eine völlig neue Umgebung eintauchen. Das Interieur ist noch spartanischer als das der Straßenversion, die ursprünglichen italienischen Beschriftungen sind noch zu erkennen. Die vielen hellen Schalter verwirren mich am Anfang maßlos (ein Alptraum für jeden Normalfahrer) – es gibt einen Ziehkнопf für die Zündung, eine Taste zum Starten und zwei Kraftstoffpumpeschalter. Im Zentrum sitzt ein präzise gestaltetes Aluminiumlenkrad. Beide Piloten sitzen auf griffigen Sparco-Rennschalen, die eher für Leute mit kleineren Maßen gedacht sind.



Beim Fahren muss man sich zunächst an die Rallyeabstimmung gewöhnen: Steinhart liegt der Bolide auf der Straße, der Motor brüllt wie ein wildes Löwenrudel. Auf der Asphaltgeraden verhält sich die Rennmaschine wie ein Fisch, der aus dem Wasser genommen wurde. Erstaunlich leicht lässt sich die Kupplung bedienen, die Bremsen benötigen dagegen einen kraftvollen Tritt, wirken aber dennoch effektiv. Der Schalthebel erfordert eine starke aber trotzdem geschickte Hand – dieser komplexe Vorgang erinnert an Zeiten, in denen man noch ohne Kupplung den Gang einlegte.



Der V6/24V-Motor liefert ab 4.500/min ein überwältigendes Feedback. Mit 280 PS ist der Rallyewagen deutlich schneller als die Straßenversion. Während des Fahrbetriebs stört das harte Klappern der nahezu komplett in Stahl gehaltenen Radaufhängung (die Gummilager der Straßenversion fehlen weitestgehend) ebenso wie die lang andauernden Schaltvorgänge. Trotzdem oder gerade weil der Stratos so knorrig und brutal erscheint, ist die Fahrt mit ihm ein einzigartiges Erlebnis, das vergebens seines gleichen sucht. Seine erfolgreiche Rallyekarriere sprechen zudem für den Erfolg dieses außergewöhnlichen Konzepts.

Einen interessanten Bericht über den Lancia Stratos lesen Sie auch unter der Rubrik ‚[Klassiker](#)‘.



Den vollständigen Lancia Stratos-Bericht lesen Sie im Magazin Auto Italia. Die hier abgebildete Ausgabe oder ein Abonnement erhalten Sie unter [www.auto-italia.co.uk](http://www.auto-italia.co.uk) oder wählen Sie +44 (0)1858 438817.

Text: [Classic Driver](#)  
Fotos: Auto Italia

[ClassicDriver.de](#)

[AGB](#) | [Impressum](#) | [Partner](#) | [Sitemap](#) | [Händler Informationen](#) | [Privatanzeigen](#) | [Newsletter](#)