

Pirelli Stratos

.... 1978 fokussiert sich die Marketing Strategie von Fiat auf den 131 Abarth, welcher auch die Farben des Hauptsponsors Alitalia übernimmt.

Darüber hinaus erlaubt das Regelement nicht mehr die Verwendung des Vier-Ventil-Kopfes, auch Getriebe und Kupplung müssen abgeändert werden. Das Auto muss in seiner Konfiguration näher an die Serienfahrzeuge, auch wenn es weiterhin in der Gruppe 4 homologiert ist. Doch auch in der Version mit 2 Ventilmotor ist der Stratos noch sehr gefährlich.

Der Lancia Stratos erhält Pirelli als Hauptsponsor, das Auto hat eine neue Farbe, das klassische weiß flankiert Pirelli-orange und ein schwarzes Satin.

Der Pirelli Stratos wird erstmals in den letzten Rennen des Jahres 1977 in Korsika und England (RAC) eingesetzt. 2 Autos, eines (ARE 285) für Munari/Sodano (Kennzeichen TO M54374, Fahrgestell 1918) ist der Sieger der Rallye Monte Carlo 1976, Portugal 1977 und San Remo im Jahr 1978, und - das zweite (Nr. 5) - mit dem Bacchelli/Bernacchini (TO N41648, Chassis 1685), Gewinner der Monte Carlo Rallye 1977 und Tour de Corse 1976. Beide Autos leiden unter Reifenproblemen, Munari fällt wegen nicht näher spezifizierter Probleme aus, Bacchelli wird 10. nach Motorproblemen bei einer Wasserdurchfahrt.



ARE 285 MUNARI-SODANO TO M54374

In Schweden, setzt Lancia auf einen lokalen Spezialisten, Stig Blomqvist, der zusammen mit Sylvan das Auto mit Startnummer 1 (ARE 284) fährt; Kennzeichen TO P50745, Fahrgestellnummer 1804. Ausgerüstet mit einer hinteren Haube Typ-Straße, geeignet für schmale Schneereifen, wird Blomqvist 4. hinter Waldegaard, der gewinnt mit dem Escort, vor dem Escort von Mikkola und dem Fiat 131 Abarth von Markku Alen.

1978 gewinnt Tony Carello die Europameisterschaft mit dem Lancia Stratos. Das erste Rennen, die Costa Brava in Spanien, gewinnen Carello/Perissinot mit der Startnummer 2 mit ARE 286 (Kennzeichen TO L64137, Fahrgestellnr. 1576 - das ist das Auto mit dem Raffaele Pinto den dritten Platz bei der San Remo 1976 belegt).

Lancia beschloss schließlich auch den Einsatz eines Autos in Deutschland und beauftragte damit Walter Röhrl, der beim Debut, bei der Sachswinter, allerdings auf den harten Straßen wegen Bruch der Vorderradaufhängung ausfällt (ARE 287, Kennzeichen TO N98792, Fahrgestellnummer 1580).

Carello und Perissinot fallen in der Rallye Sizilien aus (ARE 286, TO L64137; es ist das gleiche Auto, mit denen sie in Spanien gewannen.

Röhrl/Geistdorfer, fahren mit dem reparierten Sachswinter-Auto als nächstes die Unterfranken-Rallye, fallen dieses Mal aber mit Motorschaden aus.

Lancia tritt nicht bei der Safari Rallye an, die Reise ist zu teuer und der Fiat Konzern konzentriert sich voll auf den 131 Abarth.

Am 15./16. April setzen Röhrl/Geistdörfer bei der Saarland Rallye das Auto von Carello (TO L64137) ein und gewinnen überlegen.

Der Einsatz bei der Portugal Rallye ist nicht von Erfolg gekrönt. Carello/Perissinot treten bei der Elba Rallye mit Startnummer 3 mit dem ex-Monte-Carlo-Bacchelli-Auto an (ARE 286, TO N41648). Ausfall mit Kupplungsdefekt. Es gewinnt der Stratos von Vudafieri/Mannini.

I

Bei der Rallye 4 Regione fährt Carello wieder "seinen" TO L64137, und gewinnt zum 5. Mal (ARE 286).

Bei der Griechenland Rallye sind die Pirelli Stratos nicht am Start und der Chardonnet-Stratos von Bernard Darniche fällt aus.

Anfang Juni gewinnen Carello/Perissinot die Ostalpen-Rallye mit dem vertrauten TO L64137.

Nur wenige Tage später, bei der Rallye d'Antibes fällt Tony Carello mit „seinem“ TO L64137 allerdings mit Wasserpumpendefekt aus. Es gewinnt ein anderer Stratos, und Bernard Darniche in den Farben der Chardonnet.

Am 23. Juni wird Carello bei den 24 Stunden von Ypern mit TO L64137 (mit Startnummer 1) Dritter; es gewinnt der Spanier De Bragation, auf Lancia Stratos.

In den gleichen Tagen gewinnt Walter Röhrl die Rheinhessen Rallye, und zwar mit TO M54374, dem Auto von Munari in Monaco.

Anfang Juli gewinnen Carello/Perissinot in Italien, die Rallye Alpi'Orientali (mit TO N41648).

Röhrl, mittlerweile bissig vom Erfolg bei der Rheinhessen, gewinnt mit dem gleichen Auto bei der Rallye Vorderpgalz, und zwei Wochen später bei der Hunsrück-Rallye (ARE 287).

Die Welt geht weiter und bei der Tausend Seen Rallye in Finnland ist kein Lancia Stratos am Start.

Röhrl wird bei der Bayerwald Rallye mit ARE 287 Zweiter.

Carello und Perissinot gewinnen in der Zwischenzeit (mit TO L64137) die Rallye Halkidikis.

Bei der San Remo Rallye erhalten Alen-Kivimäki ein Auto. Alen hat immer seine Bewunderung für die Stratos bekundet und er begeistert die Massen bei dem ligurischen Rennen (mit TO M54374, ARE 285 ist das Auto, mit welchem Walter Röhrl in Deutschland dominiert und wahrscheinlich einer der besten Stratos im Umlauf ist. Alen startet mit Nummer 4 und nach einem spannenden Rennen erringt er mit dem Stratos die Spitze; dies bleibt der einzige Sieg in der Rallye-Weltmeisterschaft eines Pirelli-Lancia-Stratos Pirelli.

Eine Woche nach der San Remo Rallye ist Carello bei der ÖASC-Rallye in Kärnten am Start (mit TO L64137, ARE 286).

Ende Oktober, die Saison neigt sich dem Ende zu, in Italien gibt es eine Sportveranstaltung, die Rennfahrer wie Rallyefahrer gleichermaßen fasziniert, den Giro d'Italia, ein würdiger Abschluß der Saison. Startberechtigt sind auch Prototypen und Autos mit Silhouette. Alen kann die Verantwortlichen bei Lancia überzeugen, ein Testfahrzeug von Giorgio Pianta mit Vier-Ventil-Kopf und weiteren, nicht mehr homologierten Details, in der Gruppe 5 (Kategorie Silhouette) mit Startnummer 506, an den Start zu bringen. Das Auto hat das Kennzeichen TO N12661 und die Fahrgestellnummer 1874 (nicht sicher). Wahrscheinlich handelt es sich um das Auto von Waldegaard in Monaco und Schweden im Jahr 1976, der Safari des gleichen Jahres, mit dem der schwedische Spezialist auch die San Remo Rallye gewinnen konnte.

Alen-Kivimäki gewinnen den Giro d'Italia im Jahr 1978.

Während die Rallyeweltmeisterschaft wieder in Afrika ist, für die Bandama Rallye, ist der Pirelli-Stratos Pirelli von Tony Carello in Spanien. Mit TO N41648, gewinnt er und wird Rallye Europameister 1978.

Zur Belohnung der großen Leistung von Vudafieri und Bettega, bringt Lancia 2 Autos an den Start der Tour de Corse, mit Startnummer 11 Vudafieri/Scabin (ARE 285, TO M54374 – der Sieger von San Remo) und mit Startnummer 14 Bettega/Vacchetta (TO N98792, Fahrgestellnummer 1580).

Leider haben die beiden Italiener haben kein Glück, Vudafieri hat einen Unfall und Bettega zahlreiche Pannen.

Die Rallye-Welt ist am Ende der Saison, Abschlussfest ist wie immer in England, Alen startet mit einem Pirelli-Stratos (TO L64137), dem Auto welches bereits erfolgreich von Carello und Munari eingesetzt wurde. Er hat Startnummer 10 (TO P50745, Chassis 1804 – das Schweden-Auto von Blomqvist).

Es wird ein trauriger Abschied für den Stratos von der Bühne der Rallye-Weltmeisterschaft: Alen brach das Getriebe und Munari der Motor.

Alen beteiligt sich noch an der Monza-Rallye (mit TO M54374), er scheidet durch Unfall aus.

TO M54374 gewinnt mit Tony Fassina die Rally di San Marino im Jahr 1979 (ARE 290). Bei der Targa Florio scheiden Fassina/Mannini durch Unfall aus, es war das letzte Rennen in Pirelli-Farben.



ARE 291 Tony Targa Florio

Ein letzter Höhepunkt ist der Sieg von „Tony/Mannini (in den Farben der Lancia-Händler und vielen anderen Sponsoren), bei der 79er San Remo Rallye, aber das ist eine andere Geschichte
... ..