

## Lancia Stratos: eine Legende wird 40



### **Ultimatives Rallyegerät der Siebziger holte drei WM-Titel in Folge 2,4-Liter-Sechszylinder-Mittelmotor aus dem Ferrari Dino 246 GT**

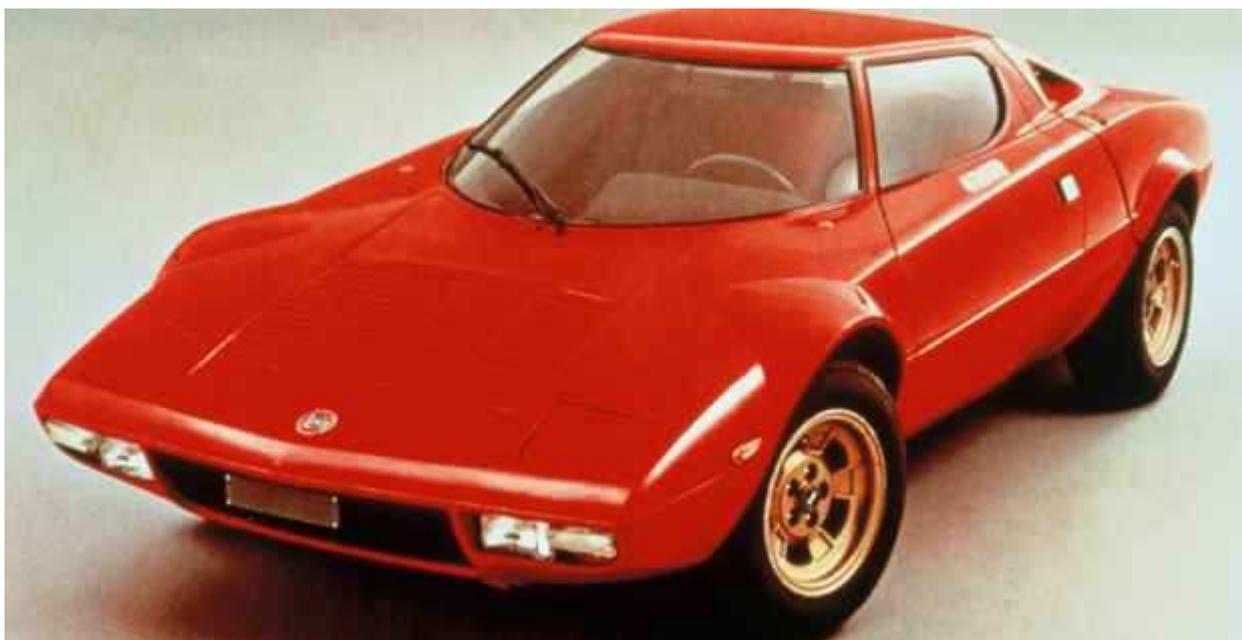
Mit Begriffen wie Kult, Legende oder Mythos wird gern und häufig hantiert, nicht immer scheint dieser Anspruch gerechtfertigt. Im Falle Lancia Stratos ist er es ohne Zweifel. Automobilenthusiasten, vor allem solche mit Motorsport- und insbesondere Rallye-Affinität, werden ihm diesen Sonderstatus bescheinigen, ohne Wenn und Aber.

Der Lancia Stratos HF, so der vollständige Name des magischen Keils, war Purismus pur, ein hochspezialisierter Jäger und Sammler. Bevorzugte Reviere: für die zivile Autofahrt schwer zugängliche Terrains, bedeckt mit Schotter, Asphalt oder Schnee. Bevorzugtes Beuteschema: Renntrophäen, am liebsten in Serie. So geschehen bei der Rallye-Weltmeisterschaften: Drei WM-Titel in Folge holte der Stratos für Lancia: 1974, 1975 und 1976. Personenkult in Form einer Fahrerwertung gab es damals nicht. Im Mittelpunkt stand der Dienst an der Marke. Basta!

### **Publikumsdebüt auf dem Turiner Autosalon 1970**

Sein Debüt vor internationalem Publikum gab der Stratos vor vierzig Jahren, 1970, in Gestalt einer Designstudie auf dem Turiner Autosalon. Das Konzept: ein V-Vierzylinder-Mittelmotor, längs vor der Hinterachse angeordnet. Die Ehre des Antriebs wurde einem Serienmotor aus dem Lancia Fulvia zuteil. Nicht unbedingt ein Package, das man für ein Rallyeauto erwartete, denn entgegen den Gesetzmäßigkeiten einer fahrdynamikorientierten Gewichtsverteilung saß der Pilot sehr weit vorn.

Das radikal-futuristische Design der Studie war nicht etwa ein Modegag oder schiere Effektheiserei, sondern resultierte aus umfangreichen Tests im Windkanal zwecks Minimierung des Luftwiderstands. Entsprechend der Prämisse „Form follows function“ gestaltete sich auch der Zugang des Fahrers an seinen Arbeitsplatz. Der war nur über die aufklappbare Frontscheibe zugänglich, Purismus eben.



### **Ein Extremist auf dem Rallye Parcours**

Als 1971 der straßenzugelassene Lancia Stratos HF „Stradale“ vorgestellt wurde, hatte die Evolution von der Studie zur Fahrmaschine bereits nachhaltig gewirkt. In dem Rohbau aus Stahl und glasfaserverstärktem Kunststoff hatte der längs eingebaute Vierzylinder einem quer installierten, diesmal dem Ferrari Dino 246 GT entliehenen Sechszylindermotor Platz gemacht.

Ein extremes Auto war der Lancia Stratos HF aber geblieben. Extrem keilförmig und extrem kompakt: 3,67 Meter lang, 1,70 Meter breit und mit 1,08 Metern Höhe flach wie die berühmte Flunder. Die Fahrerposition war inzwischen etwas schwerpunktfreundlicher in Richtung Fahrzeugmitte gewandert, und für schnellste Reparatureingriffe im Getümmel zukünftiger Rallyeschlachten ließen sich Front- und Heckpartie komplett aufklappen.

Die maßgeblichen Köpfe hinter dem Projekt waren der damalige Lancia-Sportchef Cesare Fiorio, Werkspilot Sandro Munari und Mike Parkes, Chefentwickler und technisches Gewissen. Der britische Formel-1-Rennfahrer und Ingenieur stieß 1974 zu Lancia und trug entscheidend dazu bei, dass der Stratos konkurrenzfähig wurde. Daran hatte es bei den ersten Rallyeeinsätzen 1972 nämlich noch gemangelt. Notabene: Das Kürzel HF stand für High Fidelity (engl.: Treue). Lancia benutzte diese Buchstabenkombination mit Genehmigung der HF Squadra Corse, einem Club von Lancia-Rennfahrern, und verwendete sie auch später noch für besonders sportliche Modelle.

Die zur Homologation des Stratos für den internationalen Motorsport erforderliche Kleinserie entstand beim Automobil-Couturier Bertone – auch einer, dem man ohne Zögern mit dem Superlativ Legende belegen darf. Mindestens 400 Einheiten forderte das Gruppe 4-Reglement der internationalen Motorsportbehörde FIA, knapp 500 Lancia Stratos HF sollen es schließlich geworden sein. Präzisere und vor allem übereinstimmende Zahlen geben die verschiedenen Quellen nicht her.

Mit 2,4-Liter-V-Sechszylindermotor, Dreiventiltechnik und 190 PS erstürmte der Stratos die 100-km/h-Marke in 6,8 Sekunden und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 248 km/h. Werte, mit denen man auch in der Sportwagenwelt von heute noch mitbieten kann. Der erforderliche Budgetrahmen indes für dieses gehobene Vergnügen hat in der Zwischenzeit an Umfang deutlich zugelegt. Seinerzeit für rund 15.000 DM zu haben, ist der Lancia Stratos HF heute rare Sammlerware. Marktwert: ab 100.000 Euro aufwärts.



### **Der Stratos im Motorsport: die Lizenz zum Abräumen**

Im April 1973 fuhr Sandro Munari auf der Firestone-Rallye in Spanien den ersten Erfolg für den Stratos ein. Einen Monat später folgte ein zweiter Platz bei der Targa Florio und im September ein weiterer Triumph bei der Tour de France. Der Keil hatte sich warmgelaufen.

1974 kamen weitere Siege in schneller Folge. Noch vor ihrer Homologation schlugen die Stratos in der Prototypenwertung bei der Sizilien-Tour und der Targa Florio zu, wenige Tage nach der FIA-Zulassung des Autos gewann Munari die Rallye San Remo. Es folgten weitere Siege und Triumphe beim Giro d'Italia, bei der „Rideau Lakes“ in Kanada und der Tour de Corse sowie ein dritter Platz bei der britischen RAC-Rallye. Der WM-Titel war damit für Lancia in trockenen Tüchern. Ein Triumph, dem sich die Marke mit zwei weiteren Weltmeisterschaften in den Folgejahren 1975 und 1976 selbst die Rallyekrone aufsetzen sollte.

1975 ging es munter weiter. Im Januar holte Sandro Munari den ersten von drei aufeinanderfolgenden Siegen bei der Rallye Monte Carlo, im weiteren Jahresverlauf siegt Björn Waldegård bei der Schweden- und der San Remo Rallye. Bei der Safari Rallye in Kenia wird Munari zweiter vor Waldegård.

Die britische RAC-Rallye konnte der von Waldegård gesteuerte Stratos zwar nicht gewinnen, aber er hinterließ bleibenden Eindruck. Nach gutem Start brach eine Antriebswelle, die Mechaniker mussten zur Reparatur das Heck abbauen. Nachdem Waldegård das Rennen wieder aufgenommen hatte, markierte er 40 der 72 Etappen mit seinen Bestzeiten. Trotzdem wurde er am Ende aus der Wertung genommen. Der Grund: Das Rennen fand auf öffentlichen Straßen statt und das Auto war ohne Rücklichter, Blinker und Kennzeichen unterwegs!

1976 wurde zum erfolgreichsten Jahr überhaupt für den italienischen Rennkeil – mit ersten und zweiten Plätzen bei der Rallye Monte Carlo, den Rängen eins bis drei in Portugal sowie Siegen in Sizilien, beim Giro d'Italia und in Korsika. Ergebnis: die dritte WM für Lancia in Folge.

### **Erfolgreichster Stratos-Pilot ist ein Privatier**

Siege in Serie sammelte der Lancia Stratos aber nicht nur im Werkseinsatz. Zu den erfolgreichsten Privatiers zählte das Team Chardonnet of France, dessen Topfahrer Bernard Darniche noch Rennen gewann, als das Werksteam längst Geschichte war. Mit 33 Siegen ging Darniche als erfolgreichste Stratos-Fahrer aller Zeiten in die Motorsportgeschichte ein. Werkspilot Sandro Munari hatte „nur“ 13mal triumphiert.

Drive fast, die young – die Abwandlung eines bekannten Songtitels des US-Countrysängers Faron Young skizziert das weitere Schicksal des Lancia Stratos. Denn 1977 beschnitt der Fiat-Konzern das Lancia-Rennsportbudget und konzentrierte sein Engagement statt dessen auf den Fiat 131 Abarth. Nachdem im Folgejahr der Hauptsponsor Alitalia den gleichen Wechsel vollzog, bestritt das Stratos-Werksteam nur noch Einsätze in Europa. Und 1979 war endgültig „finito“.

Dennoch: Der Stratos lebt. Wenn auch nur in Träumen, Erinnerungen oder – im günstigsten Fall – in der beheizten Garage eines von Glück und Geld begünstigten Sammlers.

Dennoch scheint die puristische Grundidee „schnell, keilförmig, offroadkompatibel“ noch durch die eine oder andere Hirnwindung zu driften: So stellte 2005 das Londoner Designstudio Fenomenon Ltd. um den Österreicher Christian Hrabalek, Besitzer der weltgrößten Sammlung klassischer Stratos-Modelle sowie Rechteinhaber an Namen und Logo, auf dem Genfer Automobilsalon eine vom Stratos inspirierte Studie vor. Laut Hrabalek ein Fahrzeug nicht nur für die westliche Welt, sondern für kaufkräftige Automobilenthusiasten in Schwellenländern, deren Straßenqualität mit den Anforderungen moderner Sportwagen nicht kompatibel ist. Investoren zur Finanzierung dieses ambitionierten Konzepts fanden sich bedauerlicherweise nicht.

Aber Visionen leben schließlich davon, dass man sie verfolgt.