

# STRATOS- SPHÄRE

Der Herr der Kurven hat nichts von seiner Faszination eingeübt und regt schon im Stillstand zu geistigen Höhenflügen an. In den Dolomiten dürfte man vergessen, daß es auch Alltagsautos gibt

Der Lancia Stratos hat den Zustand der Unsterblichkeit erreicht. Nicht nur in unseren Köpfen, also das, was wir gerne und oft die Legende nennen, dieses große Gefühl der Sympathie, das aus dem rauen Stoff von drei gewonnenen Rallye-Weltmeisterschaften gewebt ist. Unsterblich ist auch die Hardware, das, was von ungefähr 500 zwischen 1972 und 1975 gebauten Exemplaren bis heute durchgehalten hat. Der Bestand an Fahrzeugen wird sich nun nicht mehr wesentlich verringern. Es sei denn, der Himmel fällt uns eines Tages auf den Kopf. Früher war das anders. Der Stratos-Schwund

FORTSETZUNG SEITE 66

Fotos: Bernhard Schmitt



## REPORT Fortsetzung

wurde in den wilden Anfangsjahren auf gutem Niveau gehalten. Das war eine italienisch-französisch-schwedische Co-Produktion (Starring: Sandro Munari, Raffaello Pinto, Mauro Pregliasco, Björn Waldegård, Bernard Darniche, Jean-Claude Andruet u. v. a.) mit den Regisseuren Daniele Audetto und Cesare Fiorio. Letzterer mit viel Sinn für dramatische Inszenierungen und grandiose Finale. Unter den feineren Händen der verwegenen Hauptdarsteller verglühnten die Stratos reihenweise zwischen Akropolis und Kielder Forest. In vier Jahren hatte allein das Werkteam mehr als 40 verschiedene Autos benutzt und zum großen Teil verbraucht. Dazu verlor er reiche Privatfahrer jede Menge der edlen Geräte in der Hitze der Schlacht, denn einfach war das Leben mit dem nervösen Rallye-Tier nicht.

Heutzutage ist der Stratos ein Rallye-Auto a. D. und wird nur noch verworht, geliebt, gehetzt, abgeschmudt und hin und wieder zelebriert. Dann trifft man sich mit anderen Stratosphilen, beugt sich wissend über drei Weber Doppelvergaser, träumt von 24 Ventilen, preist die Vorträge vom Uniball-Fahrwerk und vergnügt sich gemeinsam mit dem von Nuccio Bertone kunststoffbekleideten Mittelmotor-Racer. Diesmal gab es Ende September ein erstes Welt-Meeting. Das Treffen war ziemlich international. Es kamen Italiener aus England, Italiener aus Italien, Österreicher aus Deutschland, Engländer aus Hongkong, Amerikaner aus Amerika, Australier aus Australien. Man traf sich natürlich in Italien, genauer: in den Dolomiten. Denn ein Stratos braucht die geometrische Spannung in der Straße. Gerade ist nicht seine Disziplin. 0,4mal Stratos. Und es sah nicht so aus, als würden die Herrschaften mit ihren Geräten am Stock über die Plätze wandern. Sie pflüchten meist in kleinen Stratos-Gruppen durch die Dolomiten, so wie die Mauersegler, die an warmen Sommerabenden im Pulk kreischend um die Hausdächer jagen, einige wenige wollen allerdings keine Gesellschaft und glühen ohne Ablenkung über die sieben Berge. Wir lernen daraus: Der Stratos kommt in der Natur vereinzelt und in Rudeln vor.

Manche von ihnen tragen das Ferrari-Plend in Form eines Aufklebers für 2,98 Mark. Das ist im ersten Moment shocking, aber in Wirklichkeit natürlich ganz legitim. Denn ein Stratos hat einen wahrhaftigen und höchst musikalischen Ferrari-Dino-Motor. Mit 2,4 Litern, sechs Zylindern und 190 PS. Mindestens, seine meisten haben mehr. Die besten Werksrenner kamen mit dem kurzfristig



So viele Pretiosen auf einem Haufen, da muß doch irgendwo ein Nest sein! Stratos-Nichteigner Walter Röhrl (oben Mitte) gibt seinem Ex-Chef, Lancia-Rennleiter Cesare Fiorio, heiße Tips für den Slatom



rio hat ein Herz für seine Kinder, auch seine ehemaligen, und er ließ den Walter in seinem Auto fahren. Röhrl lächelte, tanzte mit den Pylonen und schmierte jedes Eck aus wie ein Hühnerbrötchen. Zeit 1:21 Minuten. Auf den zweiten Lauf verzichtete er, denn er wollte den Amateuren die Pokale hat der Walter dann hinterher eigenhändig an die Gewinner verteilt. Auch das Ehren von Siegern muß man ja irgendwann mal lernen.

Jetzt noch ein bißchen zum Auto. Ich hatte das Vergnügen, mit Konrad Schmidt, einem der wenigen Leute, die zufällig den gleichen Nachnamen wie ich haben, und seinem Stratos eine ziemlich optimale Dolomitenrunde zu drehen. Grödnertal, Sella, Sella Joch, Pordoi, Campolongo, Pail, und links stand immer die Sella-Gruppe. Der Konrad Schmidt präpariert also nicht nur Rallye-MG Metros, hat er Freizeit, dann spielt er im Stratos. Wir haben unterwegs schon geplaudert, und ich hab' geguckt, raus auf die Berge und über zum Konrad, wie er am Quirl arbeitete bei schneller Fahrt. Es gab folgende Erkenntnisse: Der Stratos ist ein sensibler, direkter Bursche, flink und wendig. Auf der Geraden, besonders wenn die noch ein bißchen wellig ist, dann ist er wie ein Hund, der links und rechts in allen abgelegten Düften schnuppern muß und zickzack rennt. Es scheint, als sei er immer noch in der Suche nach einer Kurve, und er fährt schon auf der Geraden prophylaktisch alle dankbaren Rädern ab. Konrad dann tatsächlich eine Biegung, dann ist er gleich so aufgeregt darüber, daß er sich gegen die Pylonen stellt. Der erfahrene Stratos-Fahrer lenkt in so einem Fall schon vorsorglich gegen. Denn unterbricht man das nicht gleich im Keim, Lancia-Rennleiter. Es ist ein abgelegtes Werksgesetz, ziemlich einzeln, in Dunkelblau, nur den Innenraum hat ich ein bißchen einrichten lassen, damit ich auch mal mit meiner Frau auf die Autostradal gehen kann", erklärt der Chef.

Man kennt ja solche Club-Veranstaltungen. Man sitzt zusammen, fährt ein bißchen aus und macht als direkter Nachfolger von Munari natürlich auch ein bißchen Competition. Diesmal gab es einen kleinen Slalom. Hin, Wende und zurück. Die Reifen quetschten, die Kupplungen quimmten, die Pylonen floßen, und manch einer zauberte mit absterbendem Motor sehr schöne Pirouetten. Bezzeit im ersten Lauf 1:27 Minuten. Röhrl schaute zu, denn er war ja geizig und hatte damals keinen gekaut. Aber Fiorio