

Tra il 1974 e il 1976 dominò 3 Campionati mondiali Rally

Lancia Stratos HF: progettata per vincere

In questo bel viaggio, lungo più di 10 anni, alla scoperta di vetture incredibili e soluzioni meccaniche coraggiosamente ispirate, non avremmo mai pensato di poter raggiungere un apice; tutti quei pezzi di raro pregio, alla loro maniera, hanno infatti avuto qualcosa che valeva la pena essere celebrato.

Oggi, però, è giunto il tempo di smentire quest'assenza di confini ad un'ipotetica scala dei valori; se ne intravede la sommità, impettita nella sua corona di nuvole bianche, cristallizzata contro il cielo a definire il confine tra ciò che è terreno e ciò che è leggenda. In questo scritto vi parleremo di colei il cui urlo s'ode ancora riecheggiare nei tracciati delle speciali rallistiche più iconiche. Vi parleremo della Lancia Stratos.

► Basta una manciata di nomi per puntualizzare gli estremi di quella saga: Marcello Gandini, colui che per Bertone ne tratteggiò le indimenticabili linee (e che fu padre d'altri eterni capolavori come Lamborghini Countach e Diablo), Cesare Fiorio, che attraverso la sua Squadra Corse (HF, High Fidelity) la volle per i rally e la modellò a sua immagine e somiglianza estraendo

quanto di più sublime si potesse da una purosangue unica nel suo genere, Ferrari, dalla cui "Dino" derivò dopo tanto contrattare il motore V6 e il cambio che infinite soddisfazioni diedero alla Stratos e, non da ultimo, Lancia, allora appena entrata nel gruppo Fiat e in cerca di discontinuità per dare riscatto al suo divenire aziendale.

Un po' di storia ► Le radici di quest'incredibile vettura affondano sino al 1970, quando la carrozzeria Bertone ne presentò la progenitrice al Salone di Torino; si trattava d'un prototipo Stratos (successivamente ribattezzato "Zero") a motore centrale, il V4 della Fulvia, che catturò subito l'attenzione del pubblico perché emanazione di un futuro non ancora giunto. Gandini, le aveva conferito uno stile a cuneo che sembrava provenire da una remota galassia sospesa nello spazio, di quelle verso cui improbabili astronavi televisive dell'epoca si dirigevano a molte volte la velocità della luce. Basti pensare che non era affatto dotata di portiere: vi si saliva aprendo il parabrezza e calandovisi all'interno oltre il piantone dello sterzo. I gruppi ottici era altrettanto avveniristici e andavano a tratteggiare linee continue che affondavano nel buio come

lame, alla stessa stregua d'alcune tra le auto figlie della più recente e innovativa modernità. ► Il potenziale di questo prototipo fu notato, tra gli altri, da Cesare Fiorio il quale voleva trovare un degno successore rallistico alla Fulvia Coupé 1600 HF. Per l'omologazione Gruppo 4, tuttavia, i costruttori erano obbligati alla produzione d'almeno 500 esemplari. Nella primavera del 1971, lo stesso Fiorio e Pier Ugo Gobbato, il nuovo direttore generale Lancia, chiesero perciò a Nuccio Bertone di disegnare una macchina meno avveniristica della "Zero", che fosse adatta all'assemblaggio in serie (seppur in numero limitato). Naturalmente, essa avrebbe dovuto rispettare le richieste maturate in seno alla Squadra Corse: passo corto, 2 posti secchi, motore centrale, aerodinamica avanzata e adattabilità ad ogni fondo. La Stratos HF fece capolino al Salone di Torino nel novembre di quello stesso anno benché ancora priva di un motore che le fosse degno. La trattativa Pier Ugo Gobbato - Enzo Ferrari per il V6 Dino che l'avrebbe equipaggiata si rivelò lunga ma, infine, fruttuosa. Era nata la prima auto concepita per i rally, un gioiello in vetroresina e trazione posteriore così distante dal prototipo che le aveva dato i natali.



La macchina da battere ► L'intento era uno e uno solo: dominare. La Stratos si rivelò un cantiere in permanente evoluzione; nel 1972 - non erano ancora giunti i motori Ferrari - si lavorò con gran fervore per concretare il sogno e renderlo competitivo su ghiaccio, asfalto e sterrato. A dirigere l'orchestra c'era sempre lui, l'instancabile Cesare Fiorio, che tuttavia s'avvalse della collaborazione e dei consigli di tanti nomi illustri: da Sandro Munari a Carlo Facetti, da Mike Parkes a Giampaolo Dallara. Il progetto si sviluppava attorno all'abitacolo, una vera e propria cella di sicurezza in acciaio, alla quale furono saldati gli intrecci telaistici (composti da tubi a sezione quadrata). La sospensione posteriore utilizzava lo schema MacPherson con barra antirollio, adattabile a pneumatici di varie misure e a diverse altezze da terra; l'anteriore era invece basata su un apparato a doppi quadrilateri sovrapposti. Tutto, sulla Stratos, era incredibilmente contenuto a beneficio di una guidabilità estrema (cui contribuiva anche uno sterzo a cremagliera molto preciso e diretto): sia gli sbalzi sia il passo, di soli 2'180 mm, e le carreggiate, rispettivamente di 1'430 (anteriore) e 1'460 mm. Furono condotti innumerevoli test, anche col supporto della Pirelli che concepì gomme ad hoc per ogni impiego. Finalmente, si giunse a una variante buona da schierare e parallelamente s'iniziò la corsa per produrre le unità di serie necessarie all'omologazione nel Gruppo 4 (alcune lungaggini resero tuttavia necessaria una permanenza introduttiva nel Gruppo 5).



La tecnica ► Gandini s'occupò di rimodellare i profili della vettura, sulla quale vennero anche installati 3 spoiler fissi per migliorarne l'aerodinamica. Pur mantenendo un design estremo a cuneo, essa non condivideva alcunché con la progenitrice "Zero". Si fece un ampio utilizzo di vetroresina; ne erano forgiata la carrozzeria (in un sol pezzo), nonché tutti i pannelli mobili, i quali si potevano levare velocemente per accedere alle parti meccaniche nei punti d'assistenza dei rally. La Stratos montava cerchi in lega Campagnolo, dall'iconico disegno a stella, pneumatici di misure diverse all'avantreno e al retrotreno per garantire il massimo della tenuta e dell'efficienza e 4 freni a disco autoventilanti ATE-Girling. I due serbatoi carburante, sistemati in posizione centra-

le, avevano una capacità di 85 litri, appena sufficienti per un'auto che percorreva soli 7 km con un litro. ► Il motore, ultimo rampollo evolutivo del 6 cilindri a V di 65° della Ferrari Dino 246 GT, era un 2'418 cm³, con monoblocco in ghisa e testata bialbero in lega leggera. Alimentato da 3 carburatori doppio corpo Weber 40 IDF, era montato trasversalmente, in posizione posteriore centrale. Sulla versione stradale presentava un rapporto di compressione 9:1 per 190 CV a 7000 giri/min e una coppia massima di 23 kgm a 4'000 giri/min. Con un eccezionale rapporto peso-potenza di 5,2 kg/CV, poteva raggiungere i 100 km/h in meno di 7 secondi. ► Per le gare s'utilizzò una variazione elaborata da 280 CV a 8'000 giri/minuto con tre carburatori Weber 48 DCF doppio corpo invertiti. Carlo Facetti





ne creò pure una declinazione con 560 CV sovralimentata con un turbocompressore KKK e iniezione Kugelfischer per le gare Endurance.

Carriera sportiva ► È un tantino riduttivo descrivere, nelle pochissime battute cui ci costringono gli spazi tipografici, il pedigree agonistico d'un mito come la Stratos. Fu talmente vincente da essere soprannominata "ammazza-rally": tre campionati mondiali dominati (1974, '75 e '76) e altrettanti europei, oltre ad un'enorme quantità di trofei minori. Alla sua epopea, va detto, furono legati nomi di gran rilievo. Uno su tutti, Sandro Munari (il Drago di Cavarzere) con il quale la Stratos debuttò in gara, tra i prototipi, al Tour de Corse del 1972. Ancor prima che l'omologazione Gruppo 4 giungesse, quella favolosa macchina conquistò pure le sue prime vittorie: al Rally Firestone in Spagna del 1973, sempre con Munari e con Mario Mannucci, e alla Targa Florio del 1974 grazie ad Amilcare Ballestrieri e Gérard Larrousse. ► Quell'anno, il primo ottobre, giunse infine l'agognata certificazione, forte della quale la coppia Munari-Mannucci andò subito a dettar legge in quel di Sanremo. Il primo, bellissimo gradino verso il mondiale d'esordio. Nel 1975 fu inaugurata una collaborazione storica nel panorama rallistico, la quale

produsse una delle livree Stratos più belle di sempre, quella legata ai colori Alitalia. Munari, tanto per cambiare, fece man bassa di titoli, vincendo il Montecarlo e laureando Lancia Stratos HF campione per la seconda volta consecutiva. ► Sempre in terra monegasca, ma l'anno successivo, fu siglata una storica tripletta con l'incontenibile Munari a precedere Björn Waldegård e Bernard Darniche. Il '76 coincise con l'ultimo titolo iridato ma non fu certo il tramonto della leggenda: Darniche riuscì nel '79 a imporla per un'ultima volta al Montecarlo e nell'1981 al Tour de Corse. La fiche d'omologazione scade nel 1982.

LA NOSTRA VETTURA

È con una certa brama che abbiamo aperto la cartella relativa alle fotografie della Stratos di Nuccio Magliocchetti, nome arcinoto nell'ambito del collezionismo d'epoca e del rally di matrice sanremese (vedi articolo ACS, rivista nr. 2-2022, Lancia Delta). Che il modello della vettura fosse sublime l'avevamo già ben metabolizzato ma, dobbiamo ammetterlo, ammantato della livrea "Total" blu e con i cerchi Campagnolo gialli, ci ha davvero lasciati a bocca aperta. Eppoi, ed è forse l'elemento che più colpisce, questa macchina porta sulla sua pelle ogni minuscola particella delle battaglie che ha condotto tra le asperità di mille e una prova

SCHEDA TECNICA

Marca: **Lancia**

Modello: **Stratos HF Gruppo 4**





speciale. Guidata da Giancarlo Biasuzzi, tra il 1978 e il 1980 (fino a scadenza dell'omologazione) ha partecipato ad innumerevoli appuntamenti in ambito italiano con ottimi risultati. Mille Miglia, Rally di Monza, Rally di Varese, Rally del Lazio (dov'è giunta prima assoluta), Rally di San Marino, solo per citarne alcuni. ► Magliocchetti: «Il telaio 829 AR.O 001005 e le relative scocche furono acquistati nel giugno del 1974 da Giacomo Pelganta, il quale poi li cedette a Biasuzzi che conferì loro il noto lustro agonistico. La Stratos passò in seguito ad un collezionista toscano finché, nel 1996, trovò la sua collocazione odierna. Io l'ho guidata e concessa a beneficio d'eventi di particolare interesse storico-sportivo: ha fatto da apripista ai rally di Sanremo, con i fratelli Maiga ad alternarsi sul sedile del navigatore, è stata addirittura condotta

da Amilcare Ballestrieri e ha partecipato a tante manifestazioni proposte dall'Automobile Club d'Italia». ► Certificata nientemeno che dalla Polizia Stradale, l'auto vanta un limpido trascorso genealogico e, benché la Stratos sia stata oggetto d'infinito imitazioni, questa possiede particolarità che la rendono inequivocabilmente unica e originale. Il telaio fa parte dei primi 10 con numerazione particolare che vennero affidati a piloti e preparatori esperti a supporto del programma di sviluppo utilizzato poi dalle vetture "CASA" o "WORKS". ► Il proprietario, grande conoscitore delle macchine rally, ci ha pure descritto qualche curiosità ingegneristica della sua pur sangue: forse non per tutti, ma di grande interesse. «Alcune particolarità tecniche e di configurazione le permisero d'avere una lunga e fruttuosa carriera agonistica. Ad

esempio, il serbatoio DX fu rimosso (inutile per la tipologia di gare a corta durata alle quali era destinata) e, nella sua sede, fu spostata la batteria, affinché i pesi fossero maggiormente concentrati. Il cambio rally fu inoltre preparato con una speciale gamma d'ingranaggi (di cui non mi risulta che Lancia Corse abbia mai realizzato più di 10 set), con la rapportatura omologata ma con un modulo più grande studiato appositamente per le prove "stressanti" tipo safari. Infine, all'ormai diffuso utilizzo dei classici 3 carburatori doppio corpo verticali Weber da 48 mm, il reparto corse Lancia preferì forgiare in pochissimi esemplari un collettore d'aspirazione a flussi incrociati. Questa soluzione non incrementò la potenza massima ma allargò notevolmente l'arco d'utilizzo dell'ormai sfruttato 6 Cilindri a V. Tutto ciò per mantenerlo competitivo dopo essere stato privato, in seguito al nuovo regolamento, delle teste cilindro a 4 valvole». ► Vi sono altre peculiarità che rendono quest'icona su quattro ruote inimitabile, allontanando ogni scampolo di duplicazione fasulla, come i freni Lockheed che, anche se oggi riprodotti dalla medesima Casa (ora "AP Lockheed"), nulla hanno a che fare con quelli dell'epoca. ► La Stratos, quella vera, rappresenta un pezzo di storia, un pezzo di pura passione rallistica appartenuta ai tempi più leggendari, un pezzo di genuino pionierismo ingegneristico... Ed ora, incamminiamoci verso valle. La vetta è stata raggiunta, la sera incombe.

di Elias Bertini
e Nuccio Magliocchetti

LANCIA **STRATOS**



Anno: 1974
 Carrozzeria: Coupé
 Colore: Blu Francia
 Motore: Ferrari Dino 246
 Nr cilindri e disposizione: 6 a V di 65°
 Cilindrata: 2'400 cm³ / Potenza: 260 HP
 Alésaggio: 93 mm / Corsa: 60 mm
 Rapporto di compressione: 11,3/1
 Alimentazione: Carburatori Weber IDF 48
 Cambio: 5 velocità speciale Rally/Pista
 Velocità massima: a seconda dei rapporti
 Freni: a disco Lockheed CP 2279 / Cp 2270
 Dimensioni (in mm):
 lunghezza 3'710 / larghezza 1'760
 passo 2'180 / Peso a vuoto: 880 kg
 Capacità serbatoio: 80 litri