

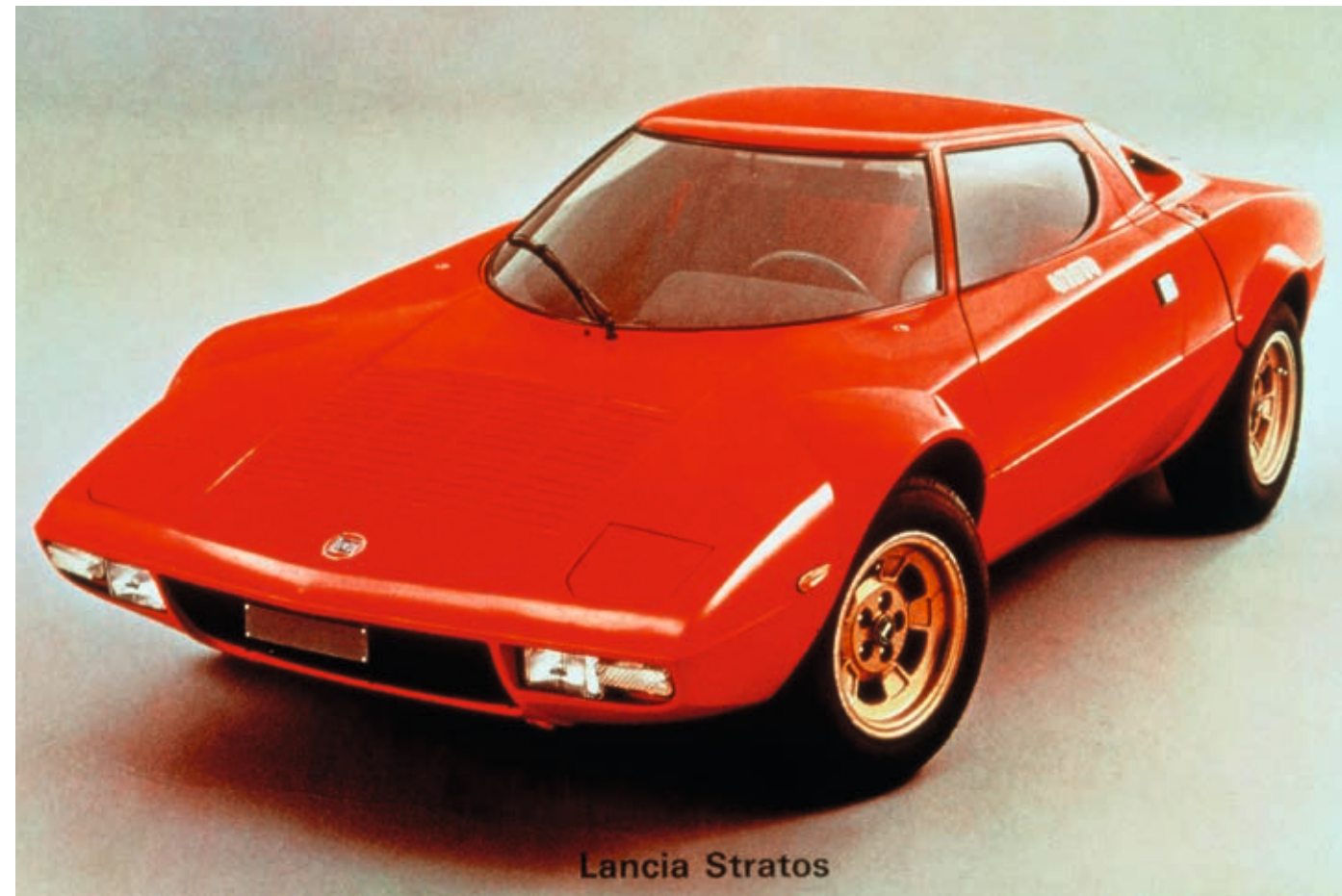


Das Auto wurde nur gebaut, um in Rallyes zu siegen: Dreimal in Folge (1974-1976) holte sich der Stratos den Rallye-Weltmeistertitel.

Italienischer Rennkeil

Lancia Stratos. Im Verkauf war der Stratos ein Ladenhüter. Auf der Rennstrecke wurde er zur Legende. Für einen gepflegten Stratos muss man heute mittlerweile ein kleines Vermögen hinblättern.

Fotos: Hersteller



Lancia Stratos

Auch wenn nicht Ferrari draufsteht ist ein echter Ferrari drin: Der Lancia Stratos mit Ferrari Dino V-6 Motor

Seine Rennhistorie, seine Ausstattung mit Ferrari-Motoren und das unverkennbare Bertone-Design machen ihn heute zu einem heiß-begehrten Sammlerobjekt. Unter 200 000 Euro wird es schwierig werden, ein gut erhaltenes Original-Modell zu bekommen. Der Stratos ist Rennlegende. Der einzige Grund warum man ihn schuf war, um mit ihm Rallyes zu gewinnen. Die Klein-Serienproduktion startete im Herbst 1973. Insgesamt liefen 492 Stück der straßengängigen Versionen vom Band – hinzu kamen noch einige Renn- und Rallyeverversionen.

Das Design des 1,10 Meter flachen und rund 3,687 Meter langen Coupés, wofür das italienische Karosseriebauunternehmen Bertone in Turin beauftragt wurde, war damals schon mehr als außergewöhnlich: die spitz zulaufende Keilfront, das abrupt endende Kurzheck, die überdimensional große Frontscheibe und auch die Seitenfenster klein wie Schießscharten machten den Stratos zu

etwas ganz besonderem. Unter der Motorhaube des 900 Kilo Leichtgewichts schlummerte ein Ferrari Dino V-6 Motor, der nur darauf wartete losgelassen zu werden. Enzo Ferrari hatte nach dem geplanten Serienende des Dino 206 GT/GTS der Verwendung des Dino-V6 zugestimmt. Das als Mittelmotor eingebaute Triebwerk mit 2,4 Litern Hubraum lieferte dem Lancia in der Stradale-Ausführung der Kleinserie 190 PS, die Höchstgeschwindigkeit lag bei über 230 km/h und der Sprint von 0 auf 100 gelang in sechs Sekunden. Damit gehörte der Stratos zu den schnellsten Serienmodellen, die Lancia bis dahin produziert hatte. Die für den Rallyesport angelegten Fahrzeuge legten in der Leistung noch einmal ordentlich zu und kamen auf 275 bis 560 PS.

1971 wurde der Ur-Stratos auf der Turiner Autoshow der Weltöffentlichkeit präsentiert. Drei Jahre später gewann er zum ersten Mal die Rallye WM und 1976 schaffte er den Hattrick mit drei

WM-Titeln in Folge. In den späten 1970er Jahren, in denen Lancia schon dem Fiat Konzern angehörte wurde dann das Rennsportbudget zugunsten des Werkteams von Abarth massiv beschnitten. Und als 1978 der Hauptsponsor dann auch noch zu Fiat-Abarth wechselte war das Ende der glorreichen Renn-Ära besiegelt. 1979 gab es kein Stratos-Werksteam mehr.

Der Lancia Stratos war plakativ und laut, eng und launisch, kompromisslos und erfolgreich. Zumindest auf der Rennstrecke. Im Verkauf hatte er mit massiven Imageproblemen zu kämpfen und die letzten Exemplare wurden sogar zu Ladenhütern. Bis in die 1990er war der Lancia Stratos noch relativ günstig zu haben. Das hat sich mittlerweile geändert.

Gerlinde TSCHÉPLAK