

Lancia Stratos: BORN TO BE WILD

By Courtesy auto revue
Oct 13, 2003, 12:33pm

Dieses Auto kann nicht einmal Karajan kaufen. Und der Schah hätte ernste Schwierigkeiten. "rr"-Mann Wolfgang Sander fuhr für Sie jene in zwei Exemplaren existierende Version des Lancia Stratos, die die Rallye Monte Carlo gewann. Völlig gleich zu Munaris Wagen, war das Auto mit der Startnummer 1 die Waffe des letzten Monte-Siegers Jean-Claude Andruet. Dieser Wagen fiel aus, wurde aber rasch repariert und stand uns nach dem Zieleinlauf in den Bergen oberhalb von Monte Carlo zur Verfügung.



Bereits die Vorbereitungen für einen Track-Test eines Lancia Stratos in Rallye-Ausführung unterscheiden sich stark von dem, was sich normalerweise vor dem Test eines Autos abspielt. Genügt in der Regel ein Brief oder ein Fernschreiben an die zuständige Presseabteilung, so bedurfte es im Falle des Lancia Stratos HF zusätzlich einer gewissen Hartnäckigkeit, um ans Steuer des begehrten Testobjektes zu gelangen. Trotz einer nur zwei Wochen alten schriftlichen Zusage, mit einem Rallye-Stratos oder einem Beta Coupé HF im Wettbewerbstrimm nach Ende der Rallye Monte Carlo durch die Seealpen toben zu dürfen, war noch viel Geduld und Hartnäckigkeit vonnöten, bis es soweit war. Erst eine mehrstündige Belagerung der Eingangshalle des "Hotel de Paris", wo Teammanager Cesare Fiorio residierte, brachte den gewünschten Erfolg in greifbare Nähe: Der nach dem Munari-Sieg vielgesuchte und mit Verabredungen reichlich bedachte Herr über die Lancia-Armada versprach, am nächsten Tag einen Stratos herauszurücken. Sein Vize Daniele Audetto, der zusammen mit den Fahrern im "Mirabeau" residierte, würde uns das Auto aushändigen - nein, keinen Marlboro-Stratos, sondern einen in den Alltalia-Farben, selbstverständlich. Bei dem Marlboro-Stratos, der gelegentlich durch Monacos Straßen rührte, handle

es sich nur um einen Muletto.

Am nächsten Morgen rückten wir, mein Kollege Weber und ich, frohgemut im "Mirabeau" an. "Monsieur Audetto frühstückt noch", bedeutete man uns an der Rezeption - er stärkte sich offensichtlich ausgiebig für den folgenden Rummel: Als er schließlich erschien, umringten ihn plötzlich sieben Leute, Krishna-Jüngern nicht unähnlich in ihrer dauernden Wiederholung der Losung "Stratos". Nachdem sich die meisten der rivalisierenden Kollegen mit einer Foto-Session zufriedengaben und eifrig auf die Platte bannten, konnten wir endlich "unseren" Stratos in Empfang nehmen.

Da das Auto des Siegers bereits zum nationalen Heiligtum Italiens erklärt worden war und - zur Vermarktung des nicht gerade billig erkauften Monte-Sieges - fortan als Ausstellungsobjekt dienen sollte, erhielten wir den Wagen von Andruet/"Biche". Nachdem dieser frühzeitig ausgefallen war, hatte man die lädierte Vorderachse wieder repariert und konnte uns nun ein mit dem Sieger-Stratos- -technisch identisches Mobil zur Verfügung stellen.

Als das Juwel vor den Hoteleingang rollte, hängten zwei Mechaniker noch schnell einen Stabilisator ein ("der Wagen übersteuert sonst zu stark", erklärt uns Daniele Audetto), und wir legten uns in die Sitze. Jean-Claude Andruet muß schlanker sein als ich, denn der Schalensitz drückt gegen meine Hüftknochen, und Kollege Weber stellt, in den Beifahrersitz gezwängt, Vergleiche über seinen und den mutmaßlichen Hüftumfang von Michele Petit, genannt "Biche", an - der Vergleich fiel zu seinen Ungunsten aus ("die ist nicht nur hübscher, sondern wahrscheinlich auch schmaler als ich").



Nachdem wir uns mit den Vierpunktgurten festgeschnallt haben, sehen wir uns im Cockpit erst einmal ein wenig um. Der erste Eindruck ist der drangvoller Enge, ähnlich wie in einem Porsche 917; die Front- und Seitenscheiben verlaufen relativ flach nach oben, der weit nach innen verlegte Rand des schmalen Daches liegt fast über dem Kopf des Fahrers. Nach vorne und seitlich hat man einen guten Ausblick. Was sich hinter dem Stratos tut, kann man nur erraten. Objekte, die sich in gerader Linie ein paar Meter hinter dem Wagen befinden, können noch durch den Innen-Rückspiegel ausgemacht werden, Außenspiegel fehlen völlig. Man könnte daraus schließen, daß ein Stratos kompromißlos zum Vornewegfahren gebaut ist, und unter diesem Gesichtspunkt hat sicherlich Sandro Munari sein Gefährt im Sinne der Erbauer optimal zugenutzt.

Der quergestellte V-6-Motor (aus dem mittlerweile eingestellten Fiat Dino) wird - ganz zivil - über das Zündschloß gestartet. Schon nach wenigen Anlasserumdrehungen - bei voll geöffneten Drosselklappen - regen sich erste Lebenszeichen, der Motor läuft ganz kurz und stirbt wieder ab. Beim zweiten Versuch klappt es besser: Mit Gebrüll fallen die sechs Zylinder förmlich ins Cockpit, man erschrickt etwas, denn zwischen Motor und Sitzlehne liegen nur ein paar Zentimeter und eine dünne Blechwand. Die Wettbewerbswagen werden zum Zwecke der Gewichtserparnis von Rohkarossen aufgebaut, wobei man auf

lärmdämmende Maßnahmen verzichtet - gelobt sei, was leicht macht.

Der Abstand zu den Pedalen ist für mich optimal; das Hebelwerk füllt den Fußraum vollständig aus. Kupplungs- und Bremspedal sind, wie auch die Abstützplatte für den linken Fuß, durchlöchert. Die beim Bohren entstandenen Metallgrate wurden stehengelassen und bieten nun den Schuhsohlen Halt. Das Gaspedal läßt sich für meine Begriffe etwas zu schwer betätigen, wodurch das Dosieren der rechten Gemischmenge anfänglich etwas Mühe bereitet.

Während ich bei getretener Kupplung die fünf Gänge sortiere (der erste Gang liegt links hinten, die Gänge zwei bis fünf sind im normalen H-System angeordnet), ermahnt mich Daniele Audetto noch kurz, nicht schneller als 180 km/h zu fahren: "Der Wagen ist kurz übersetzt, und höhere Geschwindigkeiten müssen somit über ungesunde Drehzahlen erkaufte werden." Während ich die sofort zupackende Kupplung kommen lasse und mit dem Gaspedal den Kompromiß zwischen Motorabwürgen und Kavaliersstart zu finden suche, nicke ich "okay" zurück. In der Aufregung stelle ich gar nicht fest, daß der Stratos überhaupt keinen Tachometer hat!

Im zweiten Gang rollen wir durch Monte Carlo, zunächst recht zurückhaltend, weil ich mich an den Wagen erst einmal gewöhnen muß. Die Fahrt durch die Stadt gleicht allerdings einer Ehrenrunde, denn die Leute scheinen uns alle für Sandro Munari und Mario Manucci zu halten: Ein derart skurril aussehendes Gefährt in grün-weiß-roter Lackierung und mit einem nicht gerade leisen Auspuffton - das kann nur der Sieger sein, und für die, die an Hand der Startnummer 1 und der seitlich angebrachten Aufschrift ihren "Landsmann" Andruet, den Gewinner von 1973, hinter dem Steuer zu erkennen glauben, ist jedenfalls Grund zum Jubel gegeben. Ich kann mich nicht erinnern, jemals bei einer Testfahrt soviel Beifall erhalten zu haben.

Als ich an einer Steigung vor einer Ampel anhalten muß und die Handbremse bis zum letzten Zentimeter anziehe, rollt der Stratos ungehindert zurück. Wir schauen uns reichlich dumm an: Ein Rallyeauto, dessen Handbremse nicht funktioniert - wo gibt's denn das?

Später merken wir, daß der Stratos tatsächlich leicht auf eine Handbremse verzichten kann, denn der verblüffend wendige Wagen läßt sich auch um enge Ecken auf Schotter leicht mit Hilfe der Lenkung und des Gaspedals herumwerfen. Unter diesem Gesichtspunkt wäre der Stratos recht stadttauglich, zumal auch der relativ kultivierte Motor beim langsamen Fahren keinerlei Anzeichen von Unwillen zeigt.

Auf einer Bergstraße oberhalb der Stadt halten wir an, um das Gefährt einmal in Ruhe, ungestört von Neugierigen, in Augenschein zu nehmen.

Das Gerippe des Stratos bildet ein Blechprofil-Kastenrahmen. Der Überrollbügel ist Teil der Dachkonstruktion und wird - bis auf zwei nach hinten verlaufende Streben - von der Verkleidung verdeckt. Front- und Motorhaube sind jeweils in einem in einem Stück aus Polyester gefertigt, wobei im hinteren Teil der Heckverkleidung noch ein kleiner, vom Sportgesetz vorgeschriebener Kofferraum sein Plätzchen fand. Beide Hauben sind mit Schnellverschlüssen in Sekundenschnelle zu öffnen.

Vorn kommen dann das Reserverad, die Batterie und der Wasserbehälter zum Vorschein, dazu der Motor für den einzelnen Scheibenwischer und - weit vor der Vorderachse - der Wasserkühler. Dieser erhält im Bedarfsfall durch zwei große, über einen Thermostat eingeschaltete Lüfter zusätzlich Kühlluft zugeführt.



Eine derart extrem auf geringe Luftwiderstand hin geformte Karosserie wie die des Stratos muß zwangsläufig eine keilförmig verlaufende Frontpartie besitzen. Allerdings lassen sich auf oder in einer solchen Haube schlecht die zum Rallyefahren unerläßlichen Halogen-Befeuerungen anbringen, ohne den harmonischen Fluß der Linien zu stören.

Lancia ging da recht brutal vor: Zwischen die aufklappbaren Hauptscheinwerfer wurde kurzerhand ein Kunststoffkasten mit vier riesigen Carello-Halogenlampen montiert, womit die Anzahl der Lichtquellen auf acht (!) anstieg. Alle acht Scheinwerfer können zusammen eingeschaltet werden; wenn Munari auf der letzten Schleife etwa über den Col Sagra fuhr, erhellten seine Breitstrahler die Straße und das Gelände links und rechts davon, während die Lichtfinger der Weitstrahler die Felsen auf der gegenüberliegenden Talseite beleuchteten.

Falls einmal die Fronthaube - etwa nach heftigem Kontakt mit Bäumen oder Randsteinen - gewechselt werden muß, kann das sehr schnell geschehen, denn die Kabel zu allen Lampen sind mit Steckverschlüssen ausgerüstet.

Nach dem Abklappen des Heckteils gelangt man leicht an den Motor und dessen Nebenaggregate. Das Sechszylindertriebwerk in V-Form besitzt alle Merkmale des modernen Motorbaus. Pro Zylinderreihe regeln zwei Nockenwellen die Steuerzeiten, während im Inneren des "V" drei Weber-Doppel-Fallstromvergaser mit 48 Millimeter Durchlaß das Gemisch bereiten. Aus knapp 2,5 Litern Hubraum erzeugt der Motor 265 PS bei 7700 U/min.

Für die Rallye Monte Carlo hat man, wie wir erfuhren, bewußt auf den Einsatz des leistungsfähigeren Vierventilmotors verzichtet, um auf der langen Anfahrt die Gefahr eines Motorschadens so gering wie möglich zu halten. Augenblicklich arbeitet man noch an der Standfestigkeit dieser rund 300 PS starken Aggregate, die man einsetzen will, sobald die Konkurrenz massierter und mit mehr Leistung antritt.

Auch mit "nur" 265 PS ergibt sich für den etwa 860 kg schweren Stratos ein Leistungsgewicht von 3,25 kg/PS, das liegt knapp über dem eines Zakspeed-Escorts BDA und deutlich unter dem eines Escorts im Rallyetrimm (3,56 kg/PS). Allerdings spielen im Rallyesport die Unterschiede im Leistungsgewicht keine so große Rolle wie auf der Rundstrecke oder bei Bergrennen. Da ein Teil der Sonderprüfungen über unbefestigte Straßen führt, dürfte der Stratos jedoch gegenüber dem Escort einige Vorteile haben, denn die Anordnung des Motors kurz vor der Hinterachse verbessert die Traktion gegenüber der konventionellen Auslegung (Motor vorn, Antrieb auf die Hinterräder).

Es war dann auch ziemlich brutal, wie der Lancia seine geballte Kraft in Vortrieb umwandelte. Die leichtgängige Kupplung, die hydraulisch unterstützt wird, packt aggressiv zu. Wenn man einen optimalen Start

zelebriert, hat man das Gefühl, irgend ein Riesenvieh habe dem Stratos einen fürchterlichen Tritt ins Heck verpaßt. Der Zeiger des Drehzahlmessers fliegt förmlich über die große Skala, und in weniger als vier Sekunden hat man bereits die ersten beiden Gänge voll ausgedreht. Die 100-km/h-Marke auf dem Meßtacho wird nach fünf Sekunden überschritten, und wenn man bei ungefähr 140 vom dritten in den vierten Gang wechselt, sind knapp siebeneinhalb Sekunden seit dem Start vergangen. Die Beschleunigungsorgie hört damit keineswegs auf: Bei 8000 Touren im vierten Gang hat man gerade 165 km/h geschafft, und wenn man den fünften Gang ausdreht, fliegt man mit knapp 190 km/h dahin.

Zum Fotografieren durchfahren wir später mehrmals die gleiche Passage, ein schmales Sträßchen, das sich in Serpentinaen einen Berg hinaufwand. Auf eine 180°-Kurve folgte eine Gerade, die auf etwa 400 Meter eine Steigung von schätzungsweise 15 bis 17 Prozent hat. Die Kurve ließ sich nur im ersten Gang durchfahren, sodaß man auf dem folgenden Abschnitt richtig mit der Beschleunigung spielen konnte. Es war imponierend, wie der Stratos das Bergaufstück förmlich zu schlucken schien; am Ende der Geraden war der vierte Gang voll ausgedreht, und nur eine unübersichtliche Kurvenpassage hinderte mich daran, in den fünften Gang zu schalten. Eine normale Ausweichstelle in einer Kurve genügte, um den Wagen in einem Zug zu wenden, und die Beschleunigung bei der anschließenden Bergabfahrt vermittelte das Gefühl, wie etwa ein Formel-2-Renner abziehen müßte. Glücklicherweise war ich so sehr mit dem Bändigen dieses Donnerbolzens beschäftigt, daß ich keine Zeit hatte, dem Abhang neben der Straße einen Blick zu gönnen. Man hätte da ganz schön weit hinunterfallen können.

Das ständige Auf und Ab, das meist rennmäßige Anbremsen der Spitzkehre - der Fotograf wollte ein driftendes Auto sehen - malträtierte die Bremsen derart, daß ich befürchtete, irgendwann einmal das Bremspedal ohne Wirkung bis zum Bodenblech durchzutreten, doch nichts dergleichen geschah. Die vier Scheibenbremsen, natürlich innenbelüftet, vernichteten gleichmäßig und fadingfrei die kinetische Energie.

Mit zu der guten Bremswirkung trugen die breiten Racingpneus auf Gürtelbasis von Pirelli bei, die ein handgeschnittenes Profil aufwiesen. Vorne waren relativ schmale Reifen der Dimension 195/50 VR 15 montiert, hinten rollte der Stratos auf recht breiten Walzen: 275/40 VR 15. Entsprechend breit waren auch die Cromodora-Leichtmetallfelgen: Sechs Zoll an der Vorder-, zehn Zoll an der Hinterachse. Allerdings werden Racingreifen in dieser Breite ausschließlich auf Etappen benutzt, die über Asphalt führen. Munari bekam übrigens beim letzten Reifenwechsel vor dem Ziel die gleichen Pneus, sicherheitshalber jedoch mit knapp 200 Spikes pro Reifen bestückt, verpaßt - man wollte nicht auf eventuell auftretendem Glatteis auf der Straße nach Monaco noch den greifbar nahen Sieg verschenken.

Während die meisten Autos, die bei Rallyes antreten, von irgendwelchen Alltagswagen abstammen und daher die bei Serienwagen üblichen Radaufhängungen aufweisen, hatte man bei der Konstruktion des Stratos in dieser Hinsicht freie Hand. Mike Parkes, Ex-Rennfahrer und bei Lancia für die Entwicklung der Rallyeautos zuständig, verpaßte dem Stratos eine Vorderradaufhängung, die an die eines Formelwagens erinnert. Beim Betrachten der fragil wirkenden Dreieckslenker-Konstruktion glaubt man kaum, daß das Auto Schottersonderprüfungen, wo schließlich nicht gerade langsam gefahren wird, heil übersteht. Daß Munaris Wagen nach den Strapazen der Anfahrt die dreimal gefahrene Sonderprüfung über den Col Sagra überlebte, zeigt, daß Leichtbau-Aufhängungen durchaus rallyetauglich sein können, wenn man von vornherein ein Auto nur für diese Einsätze konstruiert - ein Alltagsauto wie den Opel Ascona rallyetauglich zu machen, ist wesentlich schwerer.

Die Hinterachse des Stratos besteht aus Schräglenkern, die von langhubigen Federbeinen abgestützt werden. Trotz der langen Federwege

- die man auf Rallyes nun einmal braucht, und die den Federungskomfort zum Wohle der Insassen erträglich werden lassen - blieben die beim Ein- und Ausfedern auftretenden Spur- und Sturzveränderungen gering. Der Lancia Stratos wartet für die Insassen mit einem gewissen Komfort auf, was man auf Anhieb eigentlich nicht erwartet hätte - zu dem ungewöhnlichen Cockpit der Wettbewerbsversion hätte eher kompromißlose Härte im Fahrwerk gepaßt.

An Vorder- und Hinterachse befindet sich ja ein einstellbarer Stabilisator; diese können bei Bedarf recht schnell ein- oder ausgehängt werden, falls - je nach Strecke - starkes Über- oder Untersteuern gewünscht werden sollte.

Die Straßenlage - mit Stabilisatoren, versteht sich - kann nur mit einem einzigen Wort richtig charakterisiert werden: Spitzenklasse. Biegungen aller Art sind jedesmal von neuem ein Fest mit dem Stratos. In der Regel rollen die Hinterräder brav in der Spur der Vorderräder, sollte man einmal am Kurveneingang zu schnell sein, wird das Auto leicht angestellt, bremst sich dabei breitseitig etwas ab, und nach dem Scheitelpunkt der Kurve wird sofort wieder beschleunigt. Auf Schotter läßt sich ein voll kontrollierbarer Drift produzieren, der unter gleichen Bedingungen weit weniger spektakulär aussieht als etwa bei einem Rallye-Escort. Der Motor ist dank seines größeren Volumens und seiner geringeren spezifischen Belastung weitaus kultivierter als das verkappte Formel-2-Triebwerk des Escort. Ab 3000 Touren verkraftet er ohne störendes Ruckeln Vollgas und würde auch schaltfaulen Alltagsfahrern keine Schwierigkeiten beim Fahren bereiten. Durch die weiche Motorcharakteristik läßt sich der Stratos mit dem Gaspedal um Kurven lenken, eine Eigenschaft, die für Rallyeautos ungeheuer wichtig ist.

Ich kann mich nicht erinnern, jemals ein handlicheres Wettbewerbsauto gefahren zu haben - ausgenommen ein Kart, falls man dies zum Vergleich heranziehen kann. Tatsächlich lassen sich im Fahrverhalten, in der Art, wie man beide nahezu spielerisch um die Kurven werfen kann, Parallelen finden. Ohnehin erweckt der Stratos auf den ersten Blick den Eindruck, nichts als ein Kart in größerem Maßstab, dazu noch aerodynamisch verkleidet zu sein - auch er ist eine Fahrmaschine, kein Auto für Sonntags-Familienausflüge.

Dafür wäre er - unter anderem - auch zu laut. Die sechs Zylinder produzieren ein Motorgeräusch, um dessentwillen man am liebsten ständig mit geöffneten Seitenfenstern durch Tunnels fahren möchte. Zwei Auspuff-Trompeten - für jede Zylinderreihe eine - lassen eine phonreiche Mischung aus heiserem Porsche-Sound und Ferrari-Gebrumme ins Freie. Dieser unnachahmliche Sound hat wohl alle Anlagen zum Hit, denn es ist im Augenblick kein Auto in Sicht, das diesem Formel-Auto für Rallye-Pfade Paroli bieten könnte.

Courtesy auto revue



LANCIA FULVIA HF – LANCIA STRATOS – LANCIA MARTINI RALLY
Vincitrici di cinque Campionati Mondiali Rally.

Ottobre 1983