

LANCIA STRATOS HF GR. 4

Regina dei rally

Approfittando di un passaggio per revisione nella rinomata officina University Motors, vediamo com'è fatta nei dettagli un'autentica icona dei rally: la Stratos HF Gruppo 4, nello specifico una vettura ex ufficiale come testimonia la nota livrea.



Lanagrafe riporta quasi cinquant'anni, ma le sue linee sono tuttora avveniristiche. D'altronde, lei è sempre stata avanti. Parliamo della Lancia Stratos, una delle icone dei rally. Si può, infatti, dire che sia stata la prima automobile costruita appositamente per essere vincente nei rally, peraltro traghettando la specialità in una nuova era che vedrà automobili sempre più specialistiche e prestazionali, fino allo stop "obbligato" delle Gr. B.; un ruolo che la Stratos ha interpretato nel migliore dei modi.

VINCENTE NELLE CORSE, IN... RITARDO SUL MERCATO

Ma in questo caso l'anagrafe "da corsa", cioè l'albo d'oro, non le rende pienamente giustizia. Infatti, i tre titoli Mondiali Costruttori vinti consecutivamente, dal 1974 al 1976, non la dicono tutta sul vero potenziale della sportiva torinese, perché dal 1977 fu "sacrificata" per "ragion di stato" a favore della Fiat 131 Abarth con la quale il Gruppo Fiat doveva lanciare l'omonima berlina. Infatti, la Stratos oltre a contribuire alla causa, continuò a mietere

vittorie in ambito nazionale e internazionale fino al 1982, anno della scadenza dell'omologazione, con l'ultimo acuto di prestigio firmato con la vittoria al Tour de Corse 1981 ad opera dello specialista Darniche per la scuderia Chardonnet. Non solo, perché la Stratos venne preparata da Carlo Facetti anche per le gare in pista, con una versione ufficialmente denominata Stratos Turbo Silhouette, caratterizzata da vistose appendici aerodinamiche, passo allungato e motore sovralimentato da 560 CV, con cui il bravo pilota-

University Motors

Si potrebbe dire un nome una garanzia, ma più che uno slogan a parlare sono i risultati ottenuti da questa struttura genovese, co-

mandata da Mauro Ambroggi, che quest'anno festeggia il mezzo secolo di attività nelle competizioni, sempre ad alto livello, conquistan-

do successi in tutte le specialità nelle quali si è impegnata. Ha cominciato nel 1971, vincendo nelle Salite con le Mini Cooper; passando poi alla pista, con la conquista del Tricolore F. Fiat Abarth con Emanuele Pirro, ma soprattutto nei rally, collaborando a stretto con Abarth nella gestione di molti programmi che vedevano coinvolti giovani talenti "sotto osservazione" del Gruppo torinese (Bettega, Pregliasco, Andruet, "Tony", Cunico, Fiorio, Andreucci, tanto per citare i più noti); è poi passata attraverso le varie epoche contraddistinte dai modelli torinesi: dalla Fulvia alla Beta, quindi Stratos, 037 e Delta; più recentemente nelle auto storiche, con il Tricolore 2016 conquistato con la Porsche 911 3.0 RSR di Marazzi-Milani, o il Tour Auto vinto

da Comas con la Stratos. Ma negli anni la University Motors (www.universitymotors.it) ha lavorato anche su molti altri Marchi e modelli che hanno fatto la storia del motorsport: Ford Sierra ed Escort Cosworth, Honda Integra, BMW M3, Lotus Elise, Ferrari 355 e 430, Alfa Romeo GT, portandoli tutti alla vittoria. Perciò non stupisce che tuttora l'officina genovese sia un sicuro punto di riferimento per piloti e gentleman driver che vogliono restaurare o più semplicemente far eseguire la corretta manutenzione ai loro gioielli a quattro ruote. Anche perché Mauro Ambroggi e la figlia Marianna, che da sempre collabora nella struttura di famiglia, sono tra i promotori della rinascita della storica Scuderia del Grifone, di cui sono parte del direttivo.



Mauro Ambroggi, in tuta, e la figlia Marianna durante una manifestazione a Goodwood.



La Lancia Stratos, nei colori ufficiali Alitalia, durante il collaudo post revisione effettuato dallo stesso Mauro Ambroggi.

preparatore milanese si aggiudicò il Giro d'Italia 1976. Inoltre, grazie alle proprie doti di maneggevolezza, la Stratos correndo nella categoria prototipi ha conquistato anche la classicissima Targa Florio 1974 pilotata da Ballestrieri e Larrousse. Insomma, una storia vincente a 360 gradi nelle corse, mentre le cose non andarono così bene a livello commerciale. Infatti, si dice che per "smaltire" le 500 vetture costruite per ottenere l'omologazione, i concessionari Lancia furono obbligati a ritirarne almeno una a testa e dato il periodo di austerità

non fu per nulla facile vendere una vettura così particolare, dal costo di oltre 10 milioni di Lire e decisamente "assetata" oltre ad avere finiture piuttosto spartane. Sempre in base ai si dice, pare che molti dovettero applicare forti sconti per smaltire tale giacenza e bene ha fatto chi allora ha ceduto alle lusinghe della passione perché oggi si trova in garage un piccolo tesoretto che vale cifre a cinque zeri, per non parlare di chi ha comprato esemplari da corsa nel momento in cui hanno terminato l'attività sportiva "attiva".



1



2

1. 2. Il telaio della Stratos è di tipo misto, composto da una cellula centrale in lamiera di acciaio e telaietti tubolari che si allungano nella parte anteriore e posteriore.



Come la vettura del nostro servizio, decisamente rara e quotata perché oltre ad essere una ex ufficiale, poi utilizzata dal team inglese Chequered Flag, montata con quattro valvole per cilindro. Abbiamo potuto fotografarla nei minimi particolari presso l'officina della University Motors, che ne curava preparazione e rialzi negli anni '70 e presso la quale è tornata per una revisione.

NATA PER CORRERE

Ma partiamo dall'inizio. Al Salone di Torino 1970 fece un certo effetto la dream car Strato's Zero esposta dalla carrozzeria Bertone. Si trattava di una sportiva estrema a motore centrale, il V4 di una Lancia Fulvia Coupè si dice recuperato da un demolitore, il cui accesso all'abitacolo, privo di portiere, avveniva sollevando la parte centrale della carrozzeria, compreso il parabrezza.

Ovviamente si trattava di un concept ad effetto, come spesso avviene nei saloni, ma la sua filosofia costruttiva attirò l'attenzione, tra gli altri, di Cesare Fiorio, allora capo della squadra Corse Lancia in cerca di una sostituta adeguata nei rally per la Fulvia Coupè 1600 HF. Infatti, Fiorio, dopo avere ascoltato i pareri di vari tecnici e piloti si era convinto che, sia

per rilanciare il marchio, appena entrato in orbita Fiat, con una macchina ad effetto, sia per poter competere nelle corse, sarebbe stato necessario realizzare una macchina senza compromessi: con linee sportive e aerodinamica evoluta, spinta da un motore potente, montato in posizione centrale, due posti secchi e passo corto, così da essere agile e reattiva in ogni condizione. Il regolamento internazionale, però, imponeva la costruzione di almeno 500 esemplari della vettura per poter ottenere l'omologazione in Gruppo 4, vincolo impegnativo per una Casa che poi deve vendere sul mercato un'automobile così estrema. Perciò Cesare Fiorio e Pier Ugo Gobbato, nuovo direttore generale Lancia intenzionato a rilanciare il marchio, chiesero a Bertone di progettare una vettura con quelle caratteristiche ma meno estrema, in modo tale da essere prodotta in serie seppur in edizione limitata. Il Carroziere torinese si mise così all'opera per realizzare

un prototipo della Stratos HF da presentare al Salone di Torino 1971, seppur privo del motore. Nel frattempo, Gobbato, al termine di una estenuante trattativa con Enzo Ferrari, raggiunse l'accordo per la fornitura dei motori V6 Dino 2.5 da 190 CV. Così, i tecnici Lancia, guidati da Gianni Tonti, poterono mettersi al lavoro per creare una vettura che potesse diventare la reginetta dei rally. Nasce così una vettura compatta, lunga 3.710

3. 4. L'abitacolo di dimensioni raccolte con due posti secchi e la plancia con strumentazione completa.

5. 6. La carrozzeria è composta da due grandi "gusci" in vetroresina, anteriore e posteriore, che si aprono a libro scoprendo tutte le parti meccaniche, così da agevolare gli interventi di assistenza.

7. 7B. L'aerodinamica è completata da due spoiler fissi: uno ad arco sopra la parte posteriore del tettuccio e uno classico applicato nella parte finale della coda.



3



4



5



6



7



7B





8



9



10



11



12



13



14



15

mm, larga 1.750 mm e alta solo 1.080 mm, con sbalzi e passo ridotti, 2.180 mm, e carreggiate rispettivamente di 1.430 mm e 1.460 mm all'anteriore e al posteriore, per un rapporto che dà, insieme al peso ridotto di 980 kg, immediatamente l'idea di una vettura molto maneggevole e reattiva. Peraltro, in corso di industrializzazione, l'iniziale ancoraggio dei bracci, previsto tramite uniball, viene sostituito da più "comodi" silent block sulla vettura stradale, così come le dimensioni delle ruote furono unificate tra anteriore e posteriore (205/70 VR14), mentre le vetture da corsa monteranno i classici cerchi Campagnolo con disegno a stella e pneumatici 225/50 15" all'anteriore e 285/40 15" al posteriore.

TELAIO MISTO

Il telaio è composto da una scocca centrale in acciaio, che funge anche da cellula di sicurezza all'interno della quale c'è l'abitacolo, dalla quale partono due telai in tubi quadri ai quali sono collegate le sospensioni e, al posteriore in posizione centrale, il blocco motore-cambio disposto trasversalmente. La carrozzeria è completata da due gusci in vetroresina

che coprono la parte anteriore e posteriore. Per ottimizzare l'aerodinamica sono stati applicati due spoiler fissi: ad arco sopra la parte posteriore del tettuccio e di tipo classico applicato sul bordo finale della coda. La vettura stradale ha un peso di 980 kg, mentre per quelle più "tirate" da corsa si poteva scendere fino a 930 kg. Le sospensioni anteriori adottano il classico schema a doppi quadrilateri sovrapposti, mentre al posteriore lo schema è MacPherson, con ammortizzatori idraulici telescopici e molle elicoidali coassiali, e barre antirollio.

8. I classici cerchi in lega da 15" della Campagnolo, con disegno a stella e di dimensioni differenti tra anteriore e posteriore.

9. Il vano baule anteriore alloggia il radiatore acqua a tutta larghezza, la ventola di aerazione per lo sbrinamento del parabrezza, e la ruota di scorta, non presente nella foto.

10. La sospensione anteriore, a quadrilateri sovrapposti, con il gruppo molla-ammortizzatore interno al triangolo superiore e la barra antirollio regolabile tramite scorrevole.

11. In primo piano il disco freno autoventilato e la pinza freno Locked a quattro pompanti. Dietro, la parte alta del gambo ammortizzatore filettata in

modo da far scorrere le ghiere per regolare precarico molla e altezza vettura. Si nota anche il registro della barra antirollio e il doppio punto di fissaggio del braccetto dello sterzo.

12. Il montante posteriore di tipo rinforzato.

13. La sospensione posteriore a schema MacPherson. Nella parte superiore si scorge il registro sulla barra antirollio. Dietro si nota il punto di confluenza, tre in uno, dei collettori della bancata anteriore con il terminale di scarico destro.

14. Il V6 di derivazione Ferrari, con carburatori Weber 48 DCF doppio corpo invertiti e relativo cassoncino di aspirazione (foto 15), montato trasversalmente.



Sulla vettura da corsa gli ammortizzatori sono ovviamente di tipo racing, con differenti lunghezze e tarature in funzione del fondo asfaltato o sterrato, così come le molle sono di carico differente e le barre antirollio sono regolabili tramite morsetto scorrevole. I montanti posteriori sono stati rinforzati perché, soprattutto sullo sterrato, tendevano a cedere. L'impianto frenante è composto da doppie pompe freno, con ripartitore di frenata tra i due assi, quattro dischi autoventilati da 280 mm abbinati a pinze a quattro pompanti, per le vetture da corsa della Loked.

MOTORE BY FERRARI

I motori Ferrari messi a disposizione della Lancia, prima una partita di dieci per poter iniziare con la preparazione nella versione gara e successivamente lo stock delle 500 unità necessarie alle vetture stradali, rappresentavano l'ultima evoluzione del V6 di 65° di 2.418 cc, con monoblocco in ghisa e testata bialbero in lega leggera, alimentato da tre carburatori Weber doppio corpo invertiti 40 IDF, che erogava una potenza di 190 CV a 7.000 giri/min e una coppia massima di 226 Nm a 4.300 giri/min. Grazie al peso di 980 kg, ne

La Lancia Stratos, una delle icone dei rally è stata la prima automobile costruita appositamente per essere vincente nei rally e ha rivestito questo ruolo nel migliore dei modi.

derivava un buon rapporto peso potenza (5,15 kg/CV) che consentiva alla Stratos stradale di scattare da 0 a 100 km/h in meno di 7 secondi e raggiungere i 225 km/h di velocità massima. Ma in alcune occasioni, con una guida sportiva sui trat-

ti misti, si verificava la centrifugazione del carburante nella vaschetta laterale dei carburatori con conseguenti vuoti di potenza, perciò i tecnici di Lancia e Weber, dopo avere scartato per ragione di costi l'adozione dell'iniezione meccanica, ri-

disegnarono i collettori di aspirazione e modificarono i carburatori con la vaschetta centrale. Per le vetture da corsa è stata sviluppata anche una versione della testata con quattro valvole per cilindro, della quale è dotata la vettura del nostro servizio, arrivando a potenze di 290 CV a 8.200 giri/min. Negli anni, la University Motors ha sviluppato anche un impianto di iniezione meccanica Kugelfischer, per la versione due valvole, un particolare impianto di scarico, con raccordo sei in uno e camere di compensazione che assicurava una erogazione della coppia ad un regime inferiore migliorando risposta e progressione, fino ad una testata con doppia accensione. Oltre ad adottare sulle vetture dei propri clienti una accensione elettronica Digiplex, come quella utilizzata dalla Ferrari in F. 1. Va detto che a fine 1977 il regolamento limitò molte evoluzioni, perciò venne unificato l'utilizzo della testata a due valvole con potenze di circa 270 CV a 7.600 giri/min. Uno dei punti deboli della Stratos era rappresentato dal cambio, Lancia 5 marce a innesti frontali ma c'era anche una versione Colotti, che da una parte grazie alla cascata di ingranaggi offriva il vantaggio di poter cambiare rapidamente i rapporti per adeguarsi alla tipologia di percorso, ma per contro nei primi tempi poteva capitare il contemporaneo innesto di due marce con conseguenti bloccaggi o rotture. Eventualità poi risolta utilizzando una "guida" all'innesto che "forza" l'inserimento di una sola marcia.



16



17



18



19

16. La centralina elettronica.

17. Il monoblocco del V6 di derivazione Ferrari in fase di revisione.

18. Gli speciali collettori di aspirazione abbinati ai carburatori Weber 48 DCF doppio corpo.

19. Il cambio Lancia 5 marce a innesti frontali, con la campana frizione.

Di Eugenio Mosca