

New Stratos (2010)



Man möchte sich die Augen reiben, so gelungen interpretiert der New Stratos die Form der Rallyeikone Lancia Stratos. Und sich gleichzeitig eine Träne wegdrücken, denn der New Stratos blieb bislang ein Einzelstück. Doch jetzt gibt es wieder Hoffnung ...

SCHWARZE

**Lancia Stratos
(1976)**



MAGIE



LANCIA STRATOS

Nur 3,71 Meter lang, relativ breit und ultraflach – so baut man Rallyeautos. Die Wettbewerbsversion Stratos HF (High Fidelity) gewann die Rallye-Weltmeisterschaften 1974, 1975 und 1976



Technische Daten	Lancia Stratos*	New Stratos
Motorbauart	V6	V8
Einbaulage	Mitte hinten quer	Mitte hinten längs
Hubraum	2402 cm ³	4308 cm ³
kW (PS) bei 1/min	177 (240) / 8300	397 (540) / 8200
Literleistung	100 PS/l	125 PS/l
Nm bei 1/min	230 / k.A.	519 / 3750
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	5-Gang manuell	6-Gang sequenziell
Reifengröße vorn/hinten	235/45 – 305/35 R 15	265/30 – 305/30 R 19
Maße L / B / H in mm	3710 / 1870 / 1114	4181 / 1971 / 1240
Leergewicht	980 kg	1365 kg
Leistungsgewicht	4,1 kg/PS	2,5 kg/PS
0-100 / 200 km/h	5,2 s / -	3,3 / 9,7 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	274 km/h
Wert	ca. 500 000 Euro	nicht zu beziffern

* technisch modifiziert

Lancia Stratos wurde Anfang der 1970er-Jahre kompromisslos für den Rallye-Einsatz konstruiert, seine überirdische Form folgt ausschließlich der Funktion. Doch während die Rallyeversion Stratos HF alles in Grund und Boden fuhr und die WM-Titel 1974, 1975 und 1976 einsammelte, verkaufte sich das zivile Stradale-Modell trotz seines günstigen Preises eher schleppend. War das Design von Bertone-Zeichner Marcello Gandini zu radikal, seiner Zeit zu weit voraus? Vermutlich. Heute trifft es jedenfalls voll ins Schwarze, was neben der Rallyehistorie auch ein Grund für den galoppierenden Wertzuwachs ist: Unter 400 000 Euro ist ein Lancia Stratos kaum mehr zu bekommen.

Michael Stoschek, Chef des Autzulieferers Brose, besitzt zwei dieser Lancia-Legenden: einen 1975er-Stradale, den er zum 270 PS starken Gruppe-4-Rallyeauto im Marlboro-Design aufgebaut hat und dem er im historischen Rallyesport regelmäßig die Sporen gibt. Und dann ist da noch der hier gezeigte schwarze 1976er-Stradale. Auch diesen hat

Stoschek von Grund auf restauriert und technisch optimiert. Der quer hinter der Besatzung installierte 2,4-Liter-Ferrari-V6 leistet statt originaler 190 nun 240 PS, die auf anständig breite 15-Zöller anstelle der etwas schwächlichen 14-Zoll-Originalräder einwirken. Gekauft hat Stoschek den schwarzen Stradale aus einem ganz besonderen Grund: Er benötigte eine Blaupause für ein kühnes Projekt: den New Stratos.

Als Stoscheks Bekannter Chris Hrabalek, Designer und ebenfalls Stratos-Enthusiast, die Idee zu einer Neuauflage hatte (die in der 2005 auf dem Genfer Salon präsentierten Studie Fenomenon gipfelte), stand Stoscheks Entschluss fest: Ich baue den Stratos des 21. Jahrhunderts.

Nachdem Lancia selbst an einer Auferstehung nicht interessiert war, wandte sich der Coburger Unternehmer, nach Gesprächen mit Pagani, Prodrive, Ruf und Gumpert, an Pininfarina – bekanntlich der Hauscouturier von Ferrari. Im Herbst 2008 begann in Turin die Fertigung des Prototyps nach den akribischen Vorstellungen des Perfektionisten Stoschek. Die techni-

sche Basis lieferte ein Ferrari F430 Scuderia, dessen Chassis um 20 Zentimeter gekürzt wurde.

Ende 2010 staunten wir über das Meisterwerk in Sichtcarbon. Sei es die typische Keilform, die bis in die Fronthaube verlaufenden Radkästen, die Flugzeugkanzel-Frontscheibe, der Dachspoiler oder das stämmige Heck samt Abrisskante und Rundleuchten – der Neue beamt das markante Stratos-Design gekonnt in die Neuzeit. Sogar der Klappscheinwerfer-Blick wurde ins Hier und Jetzt gerettet, mit LEDs hinter Plexiglas.

Auch die technische Umsetzung gelang derart gut, dass selbst Ferrari-Boss Montezemolo nach einer rasanten Testfahrt in Fiorano den New Stratos im Überschwang signierte – um anschließend jegliche Unterstützung zu verweigern. Womit die geplante Kleinserienfertigung bei Pininfarina platzte. Die Suche nach Alternativproduzenten verlief fruchtlos, das Auto blieb ein dunkler Solitär. Immerhin: Stoschek hatte sich die Rechte am Namen Stratos sowie an dem charakteristischen Schriftzug gesichert. »

Gerade aus dieser Perspektive offenbart sich, wie stimmig alle typischen Designmerkmale auf den New Stratos übertragen wurden, seien es die vorderen Kotflügel, die Frontscheibe, die Türen, der Dachspoiler, der Heckbürzel...

NEW STRATOS

Die letzten Jahre war es ruhig geworden um den New Stratos, und wir fragten uns: Wo ist dieses Auto? Wie schnell ist es wirklich? Ob Stoschek den Wagen überhaupt für einen Test rausrückt? Immerhin hat das One-off-Projekt fast fünf Millionen Euro verschlungen.

Er tut es. Wir treffen uns im Contidrom bei Hannover. Als sich die Hecktür des Renntransporters öff-

net und den Blick auf das schwarze Einzelstück freigibt, läuft mir ein wohliger Schauer über den Rücken. Auf Bildern sah der New Stratos ja schon scharf aus, aber erst in natura... Die Proportionen sind perfekt, alle Spaltmaße passen, die Verarbeitung entspricht eher einem Großserienauto als einem Prototyp. Auch die Zutaten sind nicht von schlechten Eltern: So stammen die

Rückleuchten nicht etwa aus dem Baumarkt, sondern vom Ferrari 599, die Scheinwerfer wurden von Hella mal eben neu entwickelt, innen entdecken wir Lüftungsdüsen von Mini. Das gekürzte F430-Chassis (alternativ kann auch ein Ferrari-360-Chassis erhalten) samt Keramikbremsanlage zeigt sich mit Sachs-Gewindefederbeinen und Adaptivdämpfung modifiziert, die Carbon-Schalensitze sind mit einer Einstellmechanik aus dem eigenen Hause (Brose) bestückt und wiegen jeweils nur 4,7 Kilo. Wie beim Vorbild gibt es in den Türen Fächer für Helme, doch nur beim New Stratos lassen sich dennoch die Seitenscheiben ganz öffnen. Die Bordelektronik managen gleich drei Bussysteme verschiedener Hersteller – es kostete einiges an Nerven, bis die Systeme miteinander kommunizierten.

Die bei Pininfarina im Windkanal entwickelte Karosserie soll um 38 Prozent steifer sein und mehr Abtrieb bei geringerem Luftwiderstand generieren als die des zugrunde liegenden Ferrari F430. Der Dachspoiler wurde so geformt, dass der stei-

le Bürzel am Heck kaum angeströmt wird. Trotz typischer Stratos-Optik brems der Heckspoiler also kaum – und um den Abtrieb kümmert sich der Diffusor.

Jetzt muss der New Stratos Farbe bekennen: Wir fahren auf die Waage. Mit 1365 Kilo nach DIN (fahrfertig, vollgetankt, ohne Insassen) ist der Kohlefaserkeil trotz der 52 Kilo schweren Käfigstruktur 100 Kilo leichter als sein Technikpate F430 ohne Käfig; der Gewichtsvorteil beträgt also über 150 Kilo.

Bislang endeten alle Geschichten über den New Stratos so: „Schade, dass er nicht gebaut wird.“ Doch jetzt keimt Hoffnung. Paolo Garella, Inhaber der auf Einzelstücke spezialisierten Firma MAT in Turin sowie des Rennteams Traum Motorsport in Zürich, war von Stoschek damals mit der Leitung des New-Stratos-Projekts gegenüber Pininfarina betraut. Er will den New Stratos nun als Lizenznehmer in einer Kleinserie von etwa 25 Stück bauen. Zu diesem Zweck werden die beiden hier gezeigten Autos auf dem Genfer Salon (8.–18. März) präsentiert.



Fotos: T. Bader, M. Stoschek

Michael Stoschek schont seinen Prototyp nicht – hier im Anflug mit Copilot Dieter Hawranke bei der Rallye Isla Mallorca





Eine neue Hoffnung

FAZIT

Dies ist nicht die erste Story über den New Stratos. Doch die erste seit Langem, die Hoffnung gibt. Auf dem Genfer Salon soll jetzt endlich eine Kleinserie ihren Anfang nehmen. Es wäre auch wirklich zu schade gewesen, wenn das ingeniose wie unternehmerische Engagement von Michael Stoschek nach nur einem Auto für die Katz' gewesen wäre. Denn der New Stratos ist kein lauwärmer Aufguss des alten Lancia

Stratos, kein wackeliges Kitcar und auch kein bemühtes Retroauto. Er ist der schnelle, heiße Stratos des 21. Jahrhunderts, den Lancia selbst hätte bauen müssen. Stattdessen ließ der Fiat-Konzern die einst ruhmreiche Motorsportmarke Lancia einfach so verwelken – aber das ist eine andere Geschichte... Wir wünschen dem auferstandenen Projekt New Stratos jedenfalls das Beste! **Florian Neher**

Und so fahren sie
in die Ewigen Jagd-
gründe ...
Von wegen, der New
Stratos soll jetzt
endlich zu seiner
wohlverdienten
Kleinserie kommen



Duell im Contidrom:

Porsche 911 R

gegen New Stratos



Auf dem Trockenhandlingkurs des Contidroms hat der New Stratos dem Porsche 911 R mehr als 2,5 Sekunden eingeschmakt

■ Wie schnell ist der New Stratos wirklich? Das klären wir im Contidrom. Michael Stoschek hat einen passenden Sparringspartner aus dem eigenen Fuhrpark im Gepäck: einen von nur 991 gebauten Porsche 911 R in rarem Schwarz. Die Zeiten soll Ex-F1-Pilot Tiago Monteiro liefern.

540 PS und 519 Nm aus dem optimierten 4,3-Liter-Ferrari-V8 treffen also auf 500 PS und 460 Nm aus dem Vierliter-Porsche-Boxer, Sauger sind sie beide. Der Porsche wiegt 59 Kilo mehr, auch er trägt Kotflügel und Fronthaube aus Carbon sowie ein Magnesiumdach. Dennoch ist das Leistungsgewicht des Stratos mit 2,5 kg/PS wesentlich günstiger als das des Porsche (2,8 kg/PS). Beide stehen auf nagelneuen Michelin Sport Cup 2 – also raus auf den Trockenhandlingkurs zum Aufwärmen.

Bissig nimmt der Porsche-Boxer Gas an, gleichmäßig kräftig fräst er durchs Drehzahlband, ab 3500 Touren entschleunigen die Klappen den Titan-auspuff, heiser röhrend geht's zum 8000er-Gipfel. Im Kurvengeschlingel ist der 911 R in seinem Element, satt und sicher liegend, baut er enorme Querschleunigungen auf und bremst zuverlässig in die letzte Rille. Man könnte einen Affen

ans Steuer setzen, auch er wäre mit dem R schnell.

Ganz anders der New Stratos: Er braucht einen geübten, hellwachen Piloten. Sein kurzer Radstand und die direkt übersetzte Lenkung machen ihn derart agil, dass man in den ersten Kurven überlenkt, förmlich Haken schlägt. Also softer anlenken, dann progressiv Gas geben und das Heck sanft mitlenken lassen – herrlich, ein echtes Rallyeauto, mit dem man um die Hochachse arbeiten kann! Lenkung, Motor, Keramikbremse – alles greift ineinander, nur die derben Schaltstufen des sequenziellen Getriebes bringen Unruhe ins Auto.

Jetzt übernimmt Tiago Monteiro. Er fährt die Kurzanbindung, also mehr und engere Kurven als auf der von uns für die Hitliste bevorzugten Außenbahn, wo die Kurvenradien größer und die Tempi höher sind. Die Bestzeit des Porsche: 1:28,56 min – das ist richtig schnell.

Jetzt streift sich Tiago den Stratos über. Der Ferrari-Motor kreischt durch die Lüneburger Heide, nach 1:25,92 min steht die Uhr. Während wir noch ungläubig staunen, kommt über Funk die rote Karte vom Tower: Ihr seid zu laut, keine weiteren schnellen Runden mehr! Doch der New Stratos hat bereits geliefert.