



LANCIA
STRATOS



LANCIA STRATOS

La version routière de la Lancia Stratos représentait la base d'homologation pour l'une des voitures ayant remporté le plus de succès dans l'histoire des rallyes. Elle fut en outre l'une des voitures de sport routières les plus convoitées de son temps. La Stratos est une stricte biplace, son moteur V6 de 2,4 l monté à l'avant de l'essieu arrière provient de la Dino 246 GT de Ferrari et donne toute sa vigueur à cette petite voiture.



Prendre place une fois derrière ce volant, actionner le levier de vitesses ferme et mettre les gaz, voilà le rêve qu'avaient pratiquement tous les passionnés de voitures de sport au milieu des années soixante-dix. Le tableau de bord et ses six cadrans fournissent toutes les informations sur le fonctionnement du moteur.

Lorsque la Stratos fut créée au début des années soixante-dix, ses géniteurs, chez Lancia, n'avaient qu'un objectif: ils voulaient enfin voir leur marque gagner à nouveau les plus grands rallyes du monde. Ainsi, la Stratos fut entièrement construite dans ce dessein avec une absence totale de tout compromis, ce qui allait garantir son succès: ce coupé à moteur central, doté d'un châssis en tubes d'acier avec châssis auxiliaire en caisson à l'arrière, tourna littéralement autour de la concurrence. En 1974, 1975 et 1976, Lancia remportait le Championnat du monde des rallyes, la Stratos gagnait le Rallye de Monte-Carlo en 1975, 1976 et 1977. Les noms de pilotes aussi célèbres que Sandro Munari, Jean-Claude Andruet, Walter Röhrl et Bernard Darniche restent associés pour toujours à cette voiture probablement la plus célèbre de l'histoire du rallye.

Le véhicule de compétition – d'abord doté d'un moteur à deux soupapes de 230 ch, puis d'un quatre soupapes de 260 ch – devait être basé, selon le règlement sportif, sur une

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids:

Longueur 3,71 m, largeur 1,75 m, hauteur 1,11 m; poids 1030 kg.

Moteur:

Six cylindres en V; alésage x course 92,5 x 60 mm; cylindrée 2418 cm³; couple maxi 230 Nm à 4000 tr/mn; puissance 190 ch (140 kW) à 7000 tr/mn.

Performances:

Vitesse maximale 237 km/h; accélération (de 0 à 100 km/h) 6,8 sec.

production de série de 500 exemplaires au moins. Ces prescriptions d'homologation permirent au monde de l'automobile de bénéficier d'une voiture de sport fascinante, car même la version routière de la Stratos ne peut en aucun cas renier ses qualités de pur-sang.

Bertone pour le design, Ferrari pour le moteur

Les lignes de la Stratos sont dues à un projet du styliste en chef de Bertone Marcello Gandini, qui donna à son étude ce nom aérien de Stratos (la stratosphère est la couche d'air que l'on trouve à une altitude allant de 12 à 80 km au-dessus de notre Terre). La Stratos séduisit la direction de Lancia non seulement par ses lignes cunéiformes extrêmes avec un pare-brise faisant penser à la verrière d'un avion de chasse, mais aussi manifestement par son nom. Le moteur placé devant l'essieu arrière provient de chez Ferrari: c'est le V6 de 2,4 l équipant la Dino 246 GT qu'Enzo Ferrari dédia à son fils Dino trop tôt disparu. Avec un angle de 65° entre les rangées de cylindres, ce groupe est très compact. Il est doté de deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres et de trois carburateurs Weber doubles corps qui lui fournissent 190 chevaux.



Le V6 de 2,4 litres de la Stratos provient de la Ferrari Dino 246 GT qu'Enzo Ferrari dédia à son fils Alfredo décédé de la leucémie. Celui-ci avait largement contribué, avant sa mort, au développement de cette voiture.