

1975 Lancia Stratos HF Stradale

Private Collection



BERTONE WAS ALWAYS KNOWN FOR ITS PLUCKY AND daring ideas, so when the famous carrozzeria heard that Lancia was due to replace the Fulvia in motor sport, owner Nuccio came up with a crafty plan to try to lure Lancia away from Pininfarina.

Using the mechanical underpinnings of a friend's Fulvia rally car, Bertone turned to Marcello Gandini to craft a sharply styled wedge, called the Stratos Zero. The car was so low that Bertone was able to pass under the Lancia factory gates, leading to a huge round of applause from onlooking workers. Soon after, Lancia and Bertone agreed to collaborate on a new rally car, using the Stratos Zero as its thematic inspiration.

Not everyone was a fan of the idea, however; Enzo Ferrari saw the car as a challenger to his marque's own Dino, and he initially refused to provide the engines required. However, once the Dino had gone off sale, the 190bhp 2.4-litre V6 was made available, with 500 units provided. The Stratos was immensely successful, winning the World Rally Championship three times. However, to homologate the car for competition, 500 road machines had to be built, although it's believed just 492 were made in the end.

This particular Stratos – built in 1975 and registered for the first time in 1977 – is number 476, and it was listed in Andrea Curami's official book *Lancia Stratos Trent'Anni Dopo*. Certified by both the ACI and Registro Storico Lancia, its first owner was an Alain Cabane from Cagnes-sur-Mer on the French Riviera. It later passed to Vittorio Scialanga of Padua, Italy, before later joining the current owner's collection. Completely restored in 2016-17, it has additional rally headlights for special occasions. During its Italian ownership it was driven by hero Lancia rally driver Sandro Munari, who signed a photo of the Stratos.

BERTONE WAR SCHON IMMER FÜR AUSGEFALLENE UND mutige Ideen bekannt. Als die berühmte Carozzeria erfuhr, dass Lancia die Motorsportversion der Fulvia durch ein neues Modell ablösen wollte, erdachte Nuccio Bertone einen raffinierten Plan, um Lancia von Pininfarina wegzulocken. Er bat Marcello Gandini, auf der Plattform der Rallye-Fulvia eines Freundes einen extrem designten Keil zu entwerfen, den Stratos Zero. Das Auto war so flach, dass Bertone unter den Schranken des Lancia-Werks durchfahren konnte, sehr zur Freude der anwesenden Arbeiter. Kurz darauf vereinbarten Lancia und Bertone, das neue Rallye-Auto gemeinsam zu entwickeln – mit dem Stratos Zero als Inspiration.

Allerdings war nicht jeder von der Idee begeistert. Enzo Ferrari wollte für diesen potenziellen Herausforderer seines Dino keine Motoren liefern. Als der Dino dann eingestellt wurde, stellte Ferrari 500 Exemplare des 190 PS starken 2,4-Liter-V6 zur Verfügung. Der



PRIVATE COLLECTION

‘During its Italian ownership it was driven by rally driver Sandro Munari, who signed a photo of the Stratos’

„Dieser Stratos wurde auch von Lancia-Legende Sandro Munari gefahren, der ein Bild des Fahrzeugs signierte“

damit motorisierte Stratos erwies sich als enorm erfolgreich und gewann dreimal die Rallye-Weltmeisterschaft. Für die Homologation waren 500 Serienmodelle erforderlich. Historiker gehen davon aus, dass nur 492 gebaut wurden.

Der hier vorgestellte Stratos – 1975 produziert und 1977 erstmals zugelassen – ist Nummer 476, wird in Andrea Curamis offiziellem Buch „Lancia Stratos Trent'Anni Dopo“ geführt und ist vom ACI sowie dem Registro Storico Lancia zertifiziert. Über den Erstbesitzer Alain Cabane aus Cagnes-sur-Mer an der Côte d'Azur gelangte er zu Vittorio Scialanga aus Padua und dann in die Sammlung des jetzigen Besitzers. Das 2016/17 vollständig restaurierte Fahrzeug besitzt für Rallye-Einsätze die typischen Zusatzscheinwerfer und wurde während seiner Zeit in Italien bereits von Lancia-Legende Sandro Munari gefahren, der auch ein Bild dieses Stratos signierte.

Stratos no. 476 was built in 1975 and registered for the first time in 1977.

Dieser Stratos Nr. 476 wurde 1975 gebaut und 1977 erstmals zugelassen.