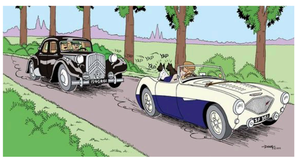

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

„Dajcie mi tonę żelastwa i 300 koni”

przez Zbigniew Kluczkowski | 21 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Lancia Stratos do dziś uważana jest za auto wyjątkowe. Była połączeniem doświadczenia Lancii w rajdach oraz Ferrari – w budowaniu mocnych silników. Gdy w 1972 roku Fulvia zdobyła tytuł mistrzowski w rajdach szukano odpowiedzi na pytanie – czym ją zastąpić? Co prawda była już kilkuletnią konstrukcją, ale nadal na tyle nowoczesną, aby odeprzeć ataki konkurencji. Zastąpić Fulvię nie było wcale łatwo, ale Włosi nie rezygnowali i rozpoczęli pracę nad zupełnie nowym modelem, który miał być zupełnie nowy, nie oparty o żaden istniejący.

Nowa Lancia miała być prezentem dla Sandro Munariego, który dzięki Fulvii wygrał Rajd Monte Carlo w 1972 roku. Rajdowy Mistrz Włoch sezonów 1967 i 1969, i zwycięzca Targa Florio trzy lata później, zasługiwał na nowe auto. Gdy go zapytano czego oczekuje odpowiedział – „300 KM, tylny napęd i tona wagi”. Zdziwieni inżynierowie nie kryli zaskoczenia słysząc tak zaskakującą prośbę. Według nich takie połączenie było niebezpieczne, ale Munari odparł, że poradzi sobie. Jak się okazało miał rację, ale potwierdził to dopiero dwa lata później.

Nowy model powstał w oparciu o prototyp Stratos Zero. Pokazany w 1970 dziwny, płaski pojazd stał się inspiracją dla Bertone, u którego stworzono nadwozie. Kierownik projektu Cesare Fiorio miał problem z silnikiem – Lancia nie miała tak mocnego napędu. Na szczęście rozeszła się plotka o tym, że Ferrari kończy produkcję Dino i w magazynie zostało 500 silników V6. Na mocy porozumienia Lancia otrzymała te doskonałe silniki. Połączono je z 5 – biegową przekładnią i umieszczono z tyłu. Dzięki temu Stratos był bardziej sportowy niż rajdowy.

Prototyp Stratos Zero i produkcyjny Stratos (poniżej)

Źródło: italiaspeed

Superlekkie (980 kg), supermałe nadwozie (3,71 m długości) było niskie i szerokie. Stratos przy innych rajdówkach wyglądał jak zabawka, ale okazał się szybszy od wszystkiego, co próbowało jeździć po trasach dwczesnych rajdów – maratonów. Pierwszy start na trasie Rajdu Korsyki w sezonie 1972 zakończył się awarią zawieszenia. Po uproszczeniu konstrukcji auto w sezonie 1973 Lancia odnosiła pierwsze sukcesy – rok po awarii na Korsyce Munari i jego Lancia wygrali. Jednak auto nadal nie miało homologacji, którą uzyskało dopiero w 1974 roku.

> **Podobne teksty:** Targa Florio - wyścig o złote blachy

Do jej uzyskania potrzebne było zbudowanie przynajmniej 400 sztuk i dostarczenie ich klientom. W roku, w którym Stratos uzyskał homologację rajdy stały się wyjątkowo nudne. Już na Rajdzie San Remo Stratos wyprzedził na mecie Fiata 124 prowadzonego przez Gulio Bisulliego o ponad 7 minut a później było coraz lepiej. Sezon 1974 zakończył się wygraną Munariego, co rozpoczęło 20 – letnią dominację Lancii w rajdach. Walcząc z Ferrari oraz Renault – Alpine, Stratos wygrywał z dużą przewagą. Wszystko to dzięki lekkiej i mocnej konstrukcji.

1 KM miał do „udźwignięcia” zaledwie 4 kg masy Stratosa, dzięki czemu auto prowadziło się jak kart. Nieprzewidywalny kart, którego tylko Munari mógł opanować. Mocny, tylny napęd powodował, że jazda po linii prostej należała do rzadkości. Czy to na asfaltach wokół Monte Carlo, czy na greckich szutrach – Stratos prowadzony przez Munariego w szaleńczym, godnym Ferrari, tempie wjeżdżał na metę pokazując, że „rozmiar nie ma znaczenia”. Wśród kierowców zaczęto mówić, że jeżeli Lancia pojawi się na rajdzie to i tak wygra a oni mogą nie startować.

Sandro Munari w Stratusie (1975 rok)

Źródło: rallymania

Co ważne, klasyfikacja producentów (nie rywalizowano o tytuł dla kierowcy) na koniec sezonu zawsze była miażdżąca. Opel, Fiat i Alpine były daleko w tyle. Tak było aż do 1977 roku, w którym Fiat przejął zespół Lancii. Zapowiadano rychły koniec Stratosa, którego miał zastąpić Fiat 131 Rallye – tylnonapędowy sedan, równie lekki, ale znacznie słabszy. Sezon 1977 był ostatnim zespołu Lancii, ale nie ostatnim Stratosa, który startował jeszcze do 1982 roku, kiedy wygasła homologacja. Pojedyncze sztuki pojawiały się na trasach rajdów jeszcze w 1984 roku.

Podczas, gdy Munari w 1978 roku przesiadł się do Fiata 131, Lancia nadal wygrywała wyścigi. Odpowiednio przygotowany silnik Ferrari V6 mógł mieć nawet 560 KM. Podwojoną, w stosunku do oryginału, moc wydobyto z silnika dzięki turbosprężarce KKK o średnicy wiaderka. Wyposażony w taki napęd Stratos rywalizował w wyścigach torowych w „Grupie 5”. Dzięki dużemu pakietowi aerodynamicznemu mógł rywalizować z Porsche i BMW jak równy z równym. Wyścigówka „Grupy 5” od wersji rajdowej była znacznie dłuższa i szersza, choć nadal lekka.

> **Podobne teksty:** Gordini - jego konstrukcje i ulubiony kolor

Stratos „Grupy 5”

Źródło: Fastest Labs

Wygląd Stratosa do dziś nie znudził. Otwierane reflektory oraz szyba uformowana na wzór kasku to wyróżnik oryginału oraz jego następców. O oryginalnego Stratosa, który powstał w liczbie 492 sztuk jest równie trudno, co o obecny model, który został zbudowany na życzenie pewnego Niemca. Auto nosi wszelkie emblematy Lancii i ma nawet „błogosławieństwo” koncernu Fiata. Jest warte 6 mln funtów, ale nie ma na nim ani słynnego logo Martini, ani nawet pasów i logo linii Alitalia, które były nieodłącznym elementem wizerunku Lancii.

Powstają liczne repliki Stratosa, które są dziełem brytyjskich firm. Większość z nich opiera się na płycie podłogowej Fiata X1/9 lub Toyoty MR-2 a do ich napędu służy silnik Ferrari V6 z lat 70-tych lub znany, 2 – litrowy DOHC konstrukcji Fiata. Jedne z najlepszych replik są oferowane pod marką Hawk. Warto wspomnieć, że Stratos przyczynił się również do powstania „Stratopoloneza”. Części z Lancii rozbitej przez Andrzeja Jaroszewicza sprytnie wkomponowano w karoserię Poloneza, choć nie obyło się bez poszerzenia nadwozia i zastosowania wielu „metod garażowych”.

Sandro Munari w 1984 roku odszedł na zasłużoną emeryturę. Jako kierowca rajdowy wygrał 7 rajdów, 14 razy stawał na podium, miał najlepsze czasy na 91 OS-ach i raz zdobył tytuł mistrzowski (1977 rok). Ostatnim rajdem, w którym wystartował był Rajd Safari w 1984 roku. Zakończył karierę w momencie, gdy pojazd przygotowany z myślą o nim przechodził do historii. W 2005 roku ponownie zasiadł za kierownicą Stratosa, tym razem „Grupy 5”. Miało to miejsce w brytyjskim Goodwood, na Święcie Automobilizmu.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: FerrariV6, Grupa5, Lancia, LanciaStratos, SandroMunari

Nawigacja wpisu
← Szybszy niż każde Metro — Morduj z klasą →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu
- Samochód minimalny
- Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (6) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (81) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kiscar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (8) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 522

Wszystkie wpisy: 618