

---

## Lancia Stratos

---

Lot sold	<b>USD 820 330 - 1 054 710</b> EUR 700 000 - 900 000 (listed)	Drive	LHD
Chassis number	ZFFKZ64B00016647	Condition	Used
Number of seats	2	Location	
Drivetrain	2wd	Fuel type	Petrol
Lot number	274	Exterior colour	Other

### Description

---

Number 1 of a limited production run of 25  
2009/2019 MAT New Stratos Coupé  
Chassis no. ZFFKZ64B000166472

Few cars attain a status sufficiently exalted that they are revived decades after production ceased; the Ford GT40 is the standout example, to which one can now add the Lancia Stratos.

A limited production 'homologation special', the Lancia Stratos is historically significant as the first car from a major manufacturer conceived specifically for rallying. The spearhead of Lancia's international rally campaign in the 1970s, the Stratos had its origins in a Fulvia-powered, mid-engined design exercise by Marcello Gandini first exhibited on Carrozzeria Bertone's stand at the 1970 Turin Motor Show. Also the work of Gandini and Bertone, the production Stratos of 1972 retained the striking 'wedge' styling of its forbear but employed the powerful Ferrari Dino 2.4-litre V6 engine. The latter was housed in a robust steel monocoque body tub clad in glassfibre coachwork.

That such a daring design actually made it into production is mainly due to Cesare Fiorio, co-founder of the HF Corse team that had become Lancia's official competitions department in 1965. Lancia was already enjoying considerable success in international rallying with modified versions of the Fulvia, but in the Stratos Fiorio saw an opportunity to create a purpose-built rally car from the ground upwards. He was an admirer of Ferrari's quad-cam V6 motor, having evaluated a Dino for rallying purposes, and Enzo Ferrari was duly persuaded to come on board as the engine supplier. The stubby, mid-engined Stratos looked nothing like a traditional rally car, but then Fiorio knew exactly what he

was doing.

As befitted a car purpose built to cope with all types of rallying, the Stratos came with fully adjustable, all-independent suspension by double wishbones and coil springs, plus four-wheel disc brakes all round. With 190bhp on tap, the production road-going (Stradale) version was good for 225km/h (140mph). The works Group 4 rally cars were, of course, considerably more powerful, but reliability problems meant that success was slow to come. After its initial major victory in the 1974 Targa Florio, the Stratos went on to dominate international rallying, Lancia winning the World Rally Championship of Makes in 1975 and 1976. Works pilote Bernard Darniche triumphed twice in the world's premier drivers' competition - the European Rally Championship - in 1976 and 1977, and the Stratos helped Markku Alén to the inaugural World Drivers' Championship in 1978. Alén's season had been split between the Stratos and the FIAT 131, and it was the parent company's political decision to favour that latter, rather than any lack of competitiveness, which saw the incomparable Stratos phased out, though private entrants continued to enjoy success at international level into the early 1980s.

Incredible as it may seem today, after the 500-or-so cars required for homologation had been completed in 1975, the vast majority remained unsold due to lack of demand. (As it happens, that crucial '500' figure was never reached, one widely circulated estimate stating that only 492 were built). Almost as soon as it ceased active competition though, the car's historic significance was recognised and prices soared.

There have been various kit-car versions of the Stratos offered over the intervening years, but nothing that compares with MAT's re-imagining, as seen here. The story of what would crystallise as the New Stratos began back in the mid-1990s when a teenage enthusiast named Chris Hrabalek bought the rights to the Stratos name, which Lancia had allowed to lapse. Some ten years later Hrabalek was a postgraduate student on the prestigious Royal College of Art's Vehicle Design Course; rather than present the customary portfolio of drawings as his final-year project, he decided to build his own version of the Stratos. Ten wealthy backers came forward, and Hrabalek's 'Fenomenon Stratos' was duly exhibited at the 2005 Geneva Salon where it caused a sensation.

Encouraged by the car's favourable reception, Hrabalek explored ways to put his vision into production. One of those original ten backers, German billionaire Michael Stoschek, agreed to bankroll the project, and the legendary Italian design house of Pininfarina came on board as a technical partner. It was decided to use the then current Ferrari 430 Scuderia as the basis of the New Stratos. Using Hrabalek's art school project as the starting point, Pininfarina refined the design to suit the 430 Scuderia platform, taking a whopping 7.9" (20cm) out of the wheelbase and using a wind tunnel to check the aerodynamics.

By 2010 the New Stratos was ready. Although the result was well received by Ferrari - its then CEO, Luca di Montezemolo, greatly enjoyed his drive in the prototype - they declined to supply parts for the 25 cars planned and Pininfarina had no choice but to abandon the project.

Fast forward eight years: the Ferrari 430 Scuderia is no longer in production and there are plenty of used examples and spare parts available. Equally importantly, Paolo Garella, who had been the special projects manager at Pininfarina during New Stratos development, was now running his own company: Manifattura Automobili Torino (MAT). Garella revived the project, although this time using Ferraris supplied by his customers.

The New Stratos has a carbon fibre body while the interior is uncompromisingly Spartan, in keeping with original's competition-car rationale. Boasting a revised exhaust system and changes to the engine-management electronics, Ferrari's 4.3-litre V8 produces 540bhp in the New Stratos, some 37 horsepower more than in the Scuderia and 57 more than in the base 430. More powerful and some 110lb (50kg) lighter than the Scuderia, the New Stratos comfortably out-performs its Ferrari cousin in every department.

The highly esteemed American motoring journal Road & Track is one of the few fortunate enough to have tested a New Stratos. They were particularly impressed by its handling and cornering power: "One would expect a cut-down Ferrari on wide Michelin Pilot Sport Cup 2s to generate a lot of grip. And the Stratos does. But nothing can prepare you for the way in which the car changes direction...

Turn in is otherworldy... There is no hesitation, no roll, no body motion, and no warning; the Stratos merely flings itself in whichever direction you turn the wheel." The ultimate driver's car? Very possibly.

Based on a 2009 Ferrari 430 Scuderia, which the client supplied, the example we offer is number 1 of the 25 planned. This car had approximately 30,000km showing on the odometer when the transformation commenced, the mechanicals being overhauled in the process. The car was finished in 2019 and first registered on 25th March that year. The result is nothing less than stunning, and when inspecting the Stratos one is surprised by the sense of quality and precision; nothing looks cheap or hurried, as is so often the case with limited production vehicles. Now run for some 3,000km and nicely set up, the car comes with regular German registration documents where all the modifications have been duly noted. Offered in white with (adhesive) Alitalia livery and black interior, this must surely be the first of these stunning cars to come to auction, and as such represents an exciting opportunity for the Stratos/Ferrari/Supercar enthusiast.

Première d'une production limitée à 25 unités

MAT New Stratos coupé 2009/2019

Châssis n° ZFFKZ64B000166472

Premier exemplaire vendu aux enchères

Environ 3 000 km depuis sa transformation

Carrosserie en fibre de carbone

Moteur V8 4,3 litres de 540 ch

Transmission semi-automatique par palettes type F1

Immatriculée en Allemagne

Peu de voitures atteignent un statut suffisamment exaltant pour qu'elles soient ressuscitées des décennies plus tard, une fois leur production arrêtée. La Ford GT40 est l'exemple qui sort du lot auquel on peut désormais ajouter la Lancia Stratos.

Modèle d'homologation construit en série limitée, la Lancia Stratos est d'importance historique en tant que première voiture d'un grand constructeur conçue spécialement pour le rallye. Fer de lance de l'équipe de rallye de Lancia dans les années 1970, la Stratos trouvait ses origines dans un exercice de style de Marcello Gandini à moteur central Fulvia, dévoilé sur le stand de la Carrozzeria Bertone au salon de Turin en 1970. La Stratos de série de 1972, elle aussi due à Gandini et Bertone, reprenait l'étonnante carrosserie « en coin » de sa devancière, mais recevait le puissant V6 2,4 litres Ferrari Dino. Celui-ci était logé dans robuste caisson à structure monocoque enrobé dans une carrosserie en fibre de verre.

Qu'un concept aussi osé ait pu être mis en production est en grande partie dû à Cesare Fiorio, cofondateur de l'écurie de course HF Corse, devenue le département compétition officiel de Lancia en 1965. Lancia connaissait déjà un succès international considérable en rallye avec des versions modifiées de la Fulvia, mais avec la Stratos Fiorio vit une occasion de créer un modèle conçu spécialement pour le rallye à partir d'une feuille blanche. Il admirait le V6 Ferrari quatre arbres, ayant essayé une Dino en rallye, et Enzo Ferrari fut dûment persuadé de devenir fournisseur de moteur. La Stratos râblée à moteur central ne ressemblait en rien à une voiture de rallye traditionnelle, mais Fiorio savait exactement ce qu'il faisait.

En tant que voiture conçue exclusivement pour tous types de rallyes, la Stratos recevait une suspension indépendante entièrement ajustable, avec double triangulation, ressorts hélicoïdaux et freins à disque aux quatre roues. Avec 190 ch, la version routière de série (Stradale) atteignait 225 km/h. Les Groupe 4 rallye d'usine étaient bien sûr beaucoup plus puissantes, mais le succès tarda à venir en raison de problèmes de fiabilité. Après sa première victoire majeure à la Targa Florio en 1974, la Stratos domina la scène du rallye international, remportant le championnat du monde des rallyes en 1975 et 1976. Le pilote d'usine Bernard Darniche triompha à deux reprises dans le championnat d'Europe des rallyes, en 1976 et 1977, et la Stratos permit également à Makku Alen de remporter le premier titre de champion du monde des conducteurs en 1978. Alen avait partagé la saison entre la Stratos et la Fiat 131, et ce fut la décision politique de la société-mère de favoriser

cette dernière, plutôt qu'un manque de compétitivité qui vit l'incomparable Stratos réformée et livrée aux plotes privés qui continuèrent à remporter de jolis succès au niveau international au début des années 1980.

Aussi incroyable que cela puisse paraître aujourd'hui, une fois que les 500 voitures requises pour l'homologation furent achevées, la majorité restèrent invendues en raison d'un manque de clients. (En fait le chiffre crucial des 500 ne fut jamais atteint, une estimation largement partagée circule faisant état de 492 exemplaires construits). Pourtant, presque aussitôt après avoir arrêté la compétition l'importance historique de la voiture fut reconnue et les prix montèrent.

Il y a eu plusieurs versions de la Stratos en kit proposées au fil des années suivantes, mais rien de comparable avec la re-crédation de MAT que l'on peut voir ici. L'histoire de ce qui allait devenir la New Stratos commença au milieu des années 1990 quand un très jeune homme passionné du nom de Chris Hrabalek acheta les droits du nom Stratos que Lancia laissé échapper. Dix ans plus tard, Hrabalek étudiant de troisième année du prestigieux Royal College of Art dans la section Vehicle Design, plutôt que de présenter l'habituel portfolio de dessins comme projet final d'étude, décida de construire sa propre version de la Stratos. Dix riches financiers le soutinrent et la Fenomenon Stratos de Hrabalek fut exposée au salon de Genève en 2005 où elle fit sensation.

Encouragé par l'accueil favorable à sa voiture, Hrabalek chercha le moyen de mettre sa création en production. L'un de ses dix sponsors, le milliardaire allemand Michael Stoschek, accepta de financer le projet, et la légendaire carrosserie italienne Pininfarina en devint le partenaire technique. On décida d'utiliser une Ferrari 430 Scuderia comme base de la New Stratos. En se servant du projet d'étude de Hrabalek comme point de départ, Pininfarina retoucha le dessin pour l'adapter à la plateforme de la 430 Scuderia, en raccourcissant de 20 bons cm l'empattement et en utilisant une soufflerie pour vérifier l'aérodynamique.

En 2010 la New Stratos était prête. Bien que le résultat ait été bien accueilli par Ferrari son PDG d'alors, Luca di Montezemolo, apprécia particulièrement son essai au volant du prototype ils refusèrent de fournir les pièces pour les 25 voitures envisagées et Pininfarina fut contraint d'abandonner le projet.

Huit ans plus tard, la Ferrari 430 Scuderia n'est plus en production et de nombreux exemplaires d'occasion sont sur le marché. Tout aussi important, Paolo Garella, qui était le directeur des projets spéciaux de Pininfarina à l'époque du développement de la New Stratos, dirigeait désormais sa propre affaire Manifattura Automobili Torino (MAT). Garella ressuscita le projet, cette fois en utilisant des Ferrari fournies par ses clients.

La New Stratos a une carrosserie en fibre de carbone et son intérieur est délibérément spartiate, dans la parfaite continuité idéologique de la voiture de compétition originale. Doté d'un système d'échappement différent et d'une gestion électronique du moteur modifiée, le V8 Ferrari 4,3 litres développe 540 ch sur la New Stratos, 37 de plus que la Scuderia et 57 de plus que la version de base de la 430. Plus puissante et plus légère de 50 kg que la Scuderia, la New Stratos surpasse facilement sa cousine Ferrari dans tous les domaines.

Le très réputé magazine américain Road & Track est l'un des rares et heureux journaux à avoir essayé la New Stratos. Ils ont été particulièrement impressionnés par sa tenue de route et son comportement en courbe : « On s'attendait à ce qu'un Ferrari raccourcie sur des Michelin Pilot Sport Cup 2 génère une incroyable adhérence. Et c'est ce que fait la Stratos. Mais rien de nous avait préparé à la façon dont elle change de direction... tourne comme dans un autre monde ... sans hésitation, sans roulis, sans mouvement de caisse et sans prévenir. La Stratos se jette littéralement dans n'importe quelle direction que vous tourniez le volant. » Est-ce la voiture de pilote ultime ? C'est bien possible.

Prenant pour base une Ferrari 430 Scuderia de 2009 qu'a fourni le client, l'exemplaire que nous proposons est le numéro 1 des 25 prévues. Cette voiture affichait environ 30 000 km au compteur quand sa transformation a commencé, la mécanique étant révisée dans le processus. La voiture a été achevée en 2019 et immatriculée le 25 mars de cette année. Le résultat est rien moins que surprenant et lorsqu'on inspecte la Stratos on est surpris de sa qualité et de sa précision. Rien ne

paraît bas de gamme ou précipité, comme c'est souvent le cas avec les productions limitées. Ayant aujourd'hui parcouru 3 000 km et bien réglée, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande où toutes les modifications ont été dûment répertoriées. Vendue dans sa livrée Alitalia (autocollants) et son intérieur noir, c'est la première de ces stupéfiantes voitures à être vendue aux enchères et comme telle représente une excitante occasion pour le passionné de Stratos/Ferrari/Supercar.

## Bonhams 1793

**Title** Mr

**First name** Jamie

**Last name** Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

**Phone** +33-142611010

**Fax** +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/26005/>

---

<https://www.classicdriver.com/en/car/lancia/stratos/730701>

© Classic Driver. All rights reserved.