

# Motor

A última hora, Maserati ha desvelado las primeras fotos de una nueva familia de vehículos. En este caso se trata de un cabriolet

Texto: RAFA CID

Se completa la trilogía de la marca de Modena. Maserati presentará en el próximo Salón de Frankfurt su nuevo modelo GranCabrio, con el que completará la familia de modelos: Quattroporte, GranTurismo y GranCabrio.

El GranCabrio nos ofrece un nuevo concepto de la marca sobre un vehículo abierto, pero dotado de gran espacio interior, cuajado de tecnología y fabricado con los más altos estándares de calidad.

El GranCabrio mantiene la tradición histórica de sus antecesores: el A6G de Frua, el Spyder de 1950, el 3500 GT de Vignale, el Mistral Spyder de 1964, el Ghibli Spyder de 1968 y el Spyder 2001 de Giugiaro.

Es además el primer cabrio de la marca capaz de cuatro ocupantes reales, lo que le suministra cierta ventaja de cara a sus rivales.

El techo mantiene la tradición de estar fabricado en lona y cuando está recogido se oculta



## MASERATI GRAN CABRIO

ta bajo una tapa en la parte de atrás.

La motorización se ha confiado a un propulsor V8 de 4.7 litros de cilindrada con 439 CV de potencia y situado en posición central delantera con la caja de cambios situada en el eje trasero y un eje de transmisión central.

Maserati espera que la distribución del GranCabrio se inicie entre enero y abril de 2010.

El GranCabrio de Maserati tiene la ventaja frente a sus rivales de ofrecer cuatro cómodas plazas en un vehículo deportivo.



### Grandes descuentos contra la crisis en vehículos "Km 0" a estrenar de todas las marcas

			
<b>BMW 320d Automatic Full Equip</b> 33.999 euros	<b>BMW 320d Touring Full Equip</b> 44.999 euros	<b>BMW X-3 3.0d Full Equip</b> 33.999 euros	<b>BMW 120d 3p Full Equip</b> 23.999 euros
<b>FIDAUTO, S.L. Centro Multimarca</b> Avda. de Vigo, 2 (Cabras-Salcedo) Pontevedra Avda Rubianes, 40 ANDE (Vilagarcía de Arousa)	Tel. 986 856 472 Tel. 986 500 769	<b>Alfa GT 1.9 JTD</b> <b>Alfa 159 1.9 JTD</b> <b>BMW X-3 2.0d</b> <b>BMW X-5 3.0 236cv</b>	<b>FIAT Bravo 1.8 120cv</b> <b>FIAT Grande Punto 1.4 95cv</b> <b>BMW 320d</b> <b>BMW 120d 3p 177cv</b>
		23.999 euros 20.500 euros 30.500 euros 52.500 euros	16.500 euros 10.500 euros 26.500 euros 24.000 euros

## MOTOR

Con lo de la crisis pasa como en aquel chiste que un hijo le decía a su padre:

—Papá ¿falta mucho para llegar a América?

y el padre le respondió:

—Calla hijo y sigue nadando.

Pues aquí pasa igual. Mucha gente se pregunta, ¿falta mucho para que se acabe la crisis?

Lo que pasa es que habría que contestar: siga usted trabajando. Y a los millones de parados no creo que les hiciese mucha gracia.

Nuestro sector, mal que bien, ha capeado el temporal del verano, quizás mejor de lo esperado, a tenor de cómo se estaban poniendo las cosas en primavera, y con los chapuceros parches de las ayudas, mal planteadas, mal resueltas y peor gestionadas.

Si usted le pregunta a un concesionario, le dirá que la mayoría de las operaciones que se abortan son por causa de la financiación de cajas y bancos. De no ser así, los resultados de las ventas estivales habrían sido todavía mejores.

Pero ahora viene lo peor: el otoño, repleto de gastos por los estudios de los hijos, repleto de nuevos parados que han agotado el empleo estival, y repleto de cargos de

## Un panorama excelente

Visa por los excesos vacacionales.

Y como dice la Biblia: esto será el crujir de dientes...

No contentos con este panorama que se avecina, el Gobierno decide subir los combustibles e incrementar impuestos, por si alguno de los que todavía tienen el agua en la barbilla puede intentar batir el récord mundial de permanencia bajo el agua.

Menudo panorama.

Es cierto que la crisis está remitiendo. Se nota en la bolsa, se nota en países que han empezado a crecer, como Alemania y Francia a los que se irán sumando otros en Europa, pero aquí que toda la política realizada se ha basado en el subsidio improductivo, que no mueve la máquina de producir puestos de trabajo, no estamos igual.

Las fábricas españolas de automóviles empezarán a incrementar la exportación, y ocurrirá lo mismo en otros sectores que dependen del exterior, pero lo que es el consumo interno que afecta a miles de pequeñas y medianas empresas, y sus correspondientes trabajadores, no se moverá.

Teníamos una falsa economía en la que una gran parte de la riqueza estaba basada en el ladrillo. Ayuntamientos y toda clase de especuladores vivían del cuento y disparaban el consumo, lo que produjo crecimientos extraordinarios al que se sumaba la banca como catalizador necesario, dando dinero a troche y moche. Una vez rota esta cadena, todo el castillo de naipes se vino abajo, y ahora no tenemos una industria ni una estructura capaz de absorber esa in-



RAFA CID

*Ayuntamientos y toda clase de especuladores vivían del cuento y disparaban el consumo, lo que produjo crecimientos extraordinarios*

gente masa laboral que vivía gracias al poder del gasto y el consumismo.

Si a esto le añadimos el comportamiento sectario que ha mostrado el actual Gobierno, preso de sus convicciones ideológicas e incapaz de soluciones pragmáticas, tenemos el guiso perfecto para dejar este país a la cola de las potencias europeas durante bastante tiempo.

Una vez más, los denostados empresarios españoles, van a ser los que lo saquen del agujero, con su capacidad emprendedora, su valor frente al riesgo y su tenacidad, a pesar de llevar colgada la pesada mochila de los "amarróni segurola" que en su vida han arriesgado nada por progresar y que su mayor proyecto de futuro es vivir subvencionados o ser funcionarios de por vida, mientras en su tiempo libre se dedican a disfrutar de programas de televisión del más barriobajero cotarro o a informarse debidamente de la última lesión del fenómeno futbolístico de turno. Y eso no lo digo yo, lo dicen las estadísticas sobre audiencia televisiva que determinan los gustos mayoritarios de los españoles.

rafacid@yahoo.es

## Fiat 500 Abarth + Kit Karl Schnorr



Texto: RAFA CID

Fiat ha conseguido que su popular 500 sea un objeto de deseo, incluso para transformadores de producto, como es el caso del alemán Karl Schnorr, que ha trabajado sobre la versión 500 Abarth. El Fiat 500 Abarth de 135 CV se puede incrementar de potencia en dos niveles que propone el preparador alemán Karl Schnorr. Un primer nivel lo llevaría hasta los 163 CV por un precio de 950 euro, y un segundo nivel, en el que entraría en

juego un compresor, un nuevo tubo de escape y una centralita, alcanzaría los 200 CV por un precio de 5.050 euro.

Schnorr propone también un juego de llantas de 7x17 pulgadas de la marca OZ (serie roja) que costarían 1.090 euro. El conjunto se completaría con un nuevo sistema de suspensión a base de un coilover kit al precio de 1.270 euro que rebajaría la altura de suspensión y la haría todavía más eficaz.

El preparador alemán Karl Schnorr propone dos niveles de preparación para el Fiat 500 Abarth. Uno de 163 CV y otro de 200 CV.



Además se ofrecen llantas de 7x17 pulgadas de la marca OZ, y un kit de suspensión.

## Volvo trabaja con un nuevo dummy de pruebas

Texto: REDACCIÓN

Volvo Cars ha desarrollado un nuevo dummy para probar los sistemas de seguridad activa de sus vehículos. El último miembro de la familia de dummies para pruebas de impacto se llama Bob. Se trata de un hombre de mediana altura y su trabajo difiere ligeramente del que realiza el resto de los dummies de la familia: Bob nunca va sentado en un vehículo en un accidente: es el que se arriesga a que lo atropellen. Bob puede aparecer repentinamente de

detrás de un vehículo aparcado o al doblar una esquina. Esto permite a los investigadores simular situaciones de tráfico realistas. El comportamiento errático de Bob es un desafío para el sistema de seguridad activa más reciente de Volvo, que incluye radar y cámaras. La nueva tecnología tiene la misión de detectar primero a los peatones que aparecen de repente en la trayectoria del vehículo y frenar después si el conductor no responde a tiempo.

Volvo ensaya soluciones con nuevos muñecos dummy.





Land Rover propone en España una serie limitada de 20 unidades de los Defender Fire y Defender Ice de los que se fabricarán 850 unidades para todo el mundo

# DEFENDER FIRE&ICE



Texto: RAFA CID

Land Rover pone a la venta en España unas pocas unidades de sus ediciones limitadas del modelo Defender 90 Fire y Defender 90 Ice. El primero se ofrece en color naranja Vesuvius y el segundo en blanco

Alaska. Serán en total 20 unidades.

En el exterior se incluyen detalles como llantas de aleación de cinco radios "Diamond turned", estribos negros, luces de intermitencia y faros traseros LED con lentes traslúcidas y un exclusivo tratamiento de los faros delanteros. En el interior se

mejora notablemente el aspecto con tapizado Alcantara. El motor previsto es el 4 cilindros diésel de 2401 cc y 16 válvulas que ofrece 122 CV de potencia con un consumo medio de 10 litros de gasoil cada 100 kms y que va asociado a una caja de cambios manual de 6 velocidades. La tracción es permanente

a las cuatro ruedas. En España se comercializarán únicamente 7 unidades de la versión Fire y 13 unidades de la versión Ice, de las 850 que consta la serie limitada para todo el mundo. El precio al público será de 35.900 euro.

**Detalles de algunas de las novedades de los Defender Fire&Ice, como ópticas, tapizados y color que mejoran su aspecto habitual.**



Los viernes consigues tu

VI SA DO

para el fin de semana

FARO DE VIGO  
Cada día más

MOTOR

# RÉPLICAS DEL LANCIA STRATOS

Texto: EMILIO SEOANE

A mediados de los años ochenta —mientras aún quedaban Stratos genuinos sin vender— la industria británica de las réplicas empezó a crear dobles de este espectacular vehículo. De ahí salieron las réplicas de la casa Litton, Pilgrim y Transformer.

Sin ánimo de desmerecer a Litton (más tarde Allora: ahora su kit lo distribuye CAE Cars bajo el nombre de CAE Corse), o a Pilgrim, fue el Transformer Stratos el que revolucionó el mundo de las réplicas. Transformer es una firma propiedad de Gerry Hawkridge, un ingeniero de automoción que hacía copias o recreaciones del Cobra y del Jaguar XK120. Hasta ahí, la situación era más o menos normal.

Hawkridge emprendió también la tarea de construir un sosia del Stratos, pero con una diferencia: una fidelidad al original extraordinaria. En esto le ayudó, sin duda, la propia naturaleza de aquel coche creado entre Cesare Fiorio, Marcello Gandini, Gian Paolo Dallara, Mike Parkes y Sandro Munari. Para ahorrar dinero y tiempo del desarrollo, el Stratos se hacía con elementos que ya se encontraban en el Fiat 130, 124, X1/9 y Lancia Beta (y el Dino 246). De modo que Hawkridge —que, dicho sea de paso, está considerado un gran ingeniero de chasis— creó una estructura tubular que replicaba con exactitud todos los largueros, anclajes y refuerzos del coche. La única diferencia importante es que la zona central del chasis del Stratos es un monocasco soldado en cajón, mientras que la que proyectó Hawkridge es una mezcla entre chasis tubular y paneles estructurales bajo tensión. Lo que quiere decir que este renacido Stratos tiene las mismas ventajas (e inconvenientes) de estabilidad y agarre que el original, y que su comportamiento es también el mismo... pero el bastidor es aún más rígido!

Un contratiempo para el que muchos aficionados no están del todo preparados es que, como las suspensiones son regulables en altura, caster, avance, convergencia, dureza y así, la elección de la dureza de muelles, rebote y compresión de amortiguadores, cotas, ángulos y demás no es asunto baladí, y requiere una cuidada puesta a punto.

Ninguna réplica alcanza el éxito a menos que estéticamente sea convincente. Con objeto de que fuera perfecta, se tomaron los paneles externos de un Stratos de verdad (fibra de vi-

drio) y se los utilizó para hacer un molde. Este trabajo fue ejecutado con tal precisión —algo que no preocupaba en lo más mínimo a Bertone cuando montaba a toda prisa los coches originales— que en Gran Bretaña se suele hacer el chiste de que "si uno ve un Stratos en el que todos los paneles ajustan perfectamente es que se trata de un réplica". Para los ítems menores —como intermitentes, luces, cerraduras, mandos del habitáculo, calefacción y demás— se sacrifica convenientemente un Beta o un X1/9, que al fin y al cabo es exactamente lo mismo que hacía Fiat cuando el modelo original. En cuanto a la cremallera de dirección, el primer diseño del Hawkridge hacía uso de una unidad de Triumph Herald, que es lo que suelen llevar la inmensa mayoría de las réplicas de todo tipo fabricadas en el Reino Unido.

Queda el pequeño detalle del motor. Cuando se presentó el primer Stratos Rally, Lancia hizo público que era un estudio de diseño en el que podían utilizarse motores de 1,6 y dos litros. Así que la primera idea de Hawkridge fue montar motores Fiat biárbol de cuatro cilindros y 2.0 litros del Lancia Beta, con posibilidad de usar las variantes con compresor Volumex, por ejemplo, si así lo juzgara necesario el propietario. Y en la misma estructura también se podía colocar un 2.0 16 válvulas turboalimentado como el del Lancia Thema Turbo. Ahora bien, si se disponía de mucho dinero, era posible también enchufarle un V8 de la serie 308/208 de Ferrari, en cualquiera de sus variantes atmosféricas o turboalimentadas. Y si se tenía muchísimo dinero, siempre se podía colocar un motor Dino V6 de 2,4 litros, igualito al del Stratos original.

El Transformer Stratos fue presentado al público en el Salón de Birmingham de 1986, con la carrocería "Grupo 4" y decorado con los colores originales Alitalia. El coche ha sido un éxito y se ha vendido francamente bien. De hecho, la historia del Stratos y su réplica ha creado un círculo perfecto: una de las cosas que más debe llenar de orgullo a Hawk Cars —la empresa ha cambiado de nombre hace unos años— es que sus piezas se utilizan en la restauración de Lancia Stratos originales.

Como Hawk fabrica kits, no coches enteros, el nivel último de sofisticación y acabado de la réplica depende mucho del capital disponible y, por así decirlo, del grado de enajenación del orgulloso propietario/montador, que se puede gastar una barbaridad de dinero en decoración exterior —si se inspira en un Stratos Alitalia—, en copias de

**El Lancia Stratos de Gandini fue en su época el mejor coche de rallies del mundo. Muchos años después mantiene su leyenda y es objeto de copias como las que se describen en este artículo.**

las llantas Campagnolo originales de cinco brazos (antes inencontrables) y así sucesivamente, hasta llegar, claro es, a la réplica definitiva con el famoso y temperamental V6 a 65° de 2.418 centímetros cúbicos.

Para aquellos que quieren un Stratos "by Hawk" sólo con el objeto de divertirse, o por la emoción estética que les producen las espectaculares líneas de Gandini, sin embargo, hay ahora opciones incluso casi más atractivas. Desde que Alfa Romeo insertara el V6 de 2,5 y 3,0 litros en posición transversal en el 164, esta mecánica también está disponible en el Hawk Stratos. Según nos explicó el propio Hawkridge, "la versión 3.0 del V6 de Alfa Romeo es perfecta. Es el mejor compromiso por peso, potencia, fiabilidad...". No hay que olvidar que es un motor de bloque de aluminio. Por supuesto, la inyección de combustible regulada por centralita hace que sea mucho más fiable que cualquier otra opción anterior, y, en caso de pasón de vueltas, su reparación no tiene por qué implicar una dolorosa entrada en el negocio de la venta de órganos, por ejemplo.

Notarán que hasta ahora todos los motores mencionados son italianos. Hawkridge admite que en el chasis se puede instalar también un Honda V6 o un Rover KV6. Pero, como dice él, "mire, a este coche lo que le va





POR DESGRACIA, LAS UNIDADES QUE QUEDAN DE ESTA LEYENDA DEL AUTOMOVILISMO ESTÁN A UN PRECIO PROHIBITIVO. NO ES PARA MENOS: OFICIALMENTE SE FABRICARON UNOS 470 STRATOS, DE LOS QUE UNA VEINTENA O ASÍ FUERON UTILIZADOS POR EL EQUIPO OFICIAL DE LANCIA. QUIZÁ OTROS TANTOS ACABARON DISEMINADOS EN MANOS DE PILOTOS PRIVADOS DE RALLIES, MIENTRAS QUE EL RESTO FUE COMPRADO, POCO A POCO, POR PARTICULARES.



es un motor italiano. No es que los otros vayan mal, pero...". Y es que el amor por los coches también se basa en criterios poco racionales. Con todo, Hawkrige es coautor de una versión específica de su coche para el mercado japonés, el HFR 2000, que no utiliza un motor italiano, ni tan siquiera europeo. Y decimos "coautor", porque la idea partió de una empresa japonesa, Ataka Engineering, que es el agente de Hawk Cars para toda Asia.

**Ataka, la versión japonesa**

Shinichi Ataka —presidente de Ataka— razonó que una manera de alimentar el insaciable apetito de los aficionados nipones por los coches europeos míticos (y si no, examínese la cantidad de Mini Cooper S, Lancia

Stratos, Porsche Carrera RS, Bentley, Ferrari GTO y demás que residen ahora en la tierra del sol naciente) era fabricar uno de ellos en el propio Japón. El sufrido usuario de automóviles japonés debe hacer frente a tres grandes problemas: 1) el coche debe ser pequeño, para poder aparcar con facilidad y para que el coste de la plaza de garaje —cuya posesión es imprescindible, por ley, ANTES de tener el coche— no lo haga a uno vender un riñón, un ojo, etc. 2) el vehículo debe poder aguantar estoicamente, sin recalentarse, los atascos de tres, cuatro y hasta cinco horas de duración a que son proclives, con monótona regularidad, las grandes urbes del Japón; y 3) el coche debe contar con un buen sistema de aire

acondicionado, para poder aguantar los anteriores.

El tamaño del Stratos, original o réplica, no es problema. De largo mide 3,710 milímetros (nueve milímetros menos que un Citroën Saxo), de ancho 1750 milímetros y de alto, 1110 milímetros. No es que tenga el tamaño de un J-car, los superavanzados microcoches japoneses, pero está bien. El tema de la mecánica fiable y capaz de resistir el paso de penitente se soluciona con un cuatro cilindros, 2.0 litros, 16 válvulas (tipo SR20E) del Nissan Almera, adecuadamente "preparado", al que se le puede equipar con el kit de aire acondicionado de los Almera de serie. Este motor potenciado "by Ataka" consigue 200 caballos de potencia máxima, a un régimen de 7.400 vueltas, mientras que el par motor máximo es de 23 metros-kilogramo a 4.600. Por si eso no fuera suficiente, existe una variante turboalimentada que da 100 caballitos más (a 6.500 revoluciones) y con un par motor máximo de 3,5 kgm a 4.500.

En Ataka dicen que su HFR2000 permite disfrutar de tener un Stratos "con la máxima comodidad y seguridad" (y fiabilidad también, diría yo).

**El verdadero Stratos**

Bertone presentó en el Salón de Turín de 1970 un espectacularísimo prototipo de motor central procedente del Fulvia. Aquel diseño de Marcello Gandini contaba con una única puerta... que también era el parabrisas. ¡No llegaba a un metro de altura! Cuando Cesare Fiorio vio aquel "aparato", enseguida tuvo la idea de recoger el concepto de un Lancia de motor central y aplicarlo a un proyecto que le rondaba la cabeza: sustituir a los Fulvia HF con una "máquina de matar" desarrollada específicamente para ganar el campeonato del mundo de rallies. Aunque no fue fácil vencer a la jerarquía de Fiat, poco a poco se fueron logrando apoyos, empezando por Ugo Gobbato, patrón de Lancia. Incluso aquel viejo ogro llamado Enzo Ferrari autorizó personalmente el uso del motor Dino 2,4 en el nuevo vehículo: en su momento se había considerado la posibilidad de hacer una versión de rallies del 246, pero se rechazó debido a la dificultad de aligerar peso en la carrocería.

La aproximación de Fiorio al problema de batir a los Alpine A110-1600 y los 911S fue inusual, pero tremendamente efectiva. Se reunió con todo su equipo de competición y les pidió listas de propuestas de todo lo que debía tener un coche de rallies perfecto. De ahí salieron ideas como la batalla ultracorta, el parabrisas panorámico de sección cónica (con dos radios constantes, para no distorsionar la visión), los capós de amplia apertura, la facilidad para cambiar el grupo final o las relaciones intermedias de cambio, las puertas con sujetacascos, las suspensiones infinitamente ajustables y reglables y mil detalles más.

El Stratos Rally fue obra también de Marcello Gandini: de él está especialmente orgulloso porque también colaboró en los trabajos de ingeniería del bastidor.

# VOTA Y GANA

Elige el coche del año 2010

**Premio Coche del año de los lectores**

Participa y podrás ganar una tarjeta BP ULTIMATE+ cargada con 200 euros de carburante cada mes.



Un vale BOSCH CAR SERVICE por valor de 200€ para usar en cualquiera de los más de 600 talleres Bosch Car Service de España.



ENTRA EN LA PÁGINA WEB Y PARTICIPA DE FORMA GRATUITA

[www.mejorcoche.epi.es](http://www.mejorcoche.epi.es)

Los coches seleccionados como candidatos son:



BMW X1



PEUGEOT 5008



OPEL ASTRA

NOMINACIÓN COCHE DEL AÑO



## MOTOR



Presentado en 1971 como una "berlinetta apta para motores de entre 1,6 y 2.0 litros" sólo guardaba con respecto al anterior la posición del motor. (El posteriormente llamado Stratos "Zero", en realidad, a lo que se parece es a un Lamborghini Countach). El desarrollo del chasis fue obra de Francesco de Virgilio (prototipo), y más tarde, de Francesco Faleo (producción), mientras que Gian Paolo Dallara se encargó del bastidor de la versión de competición con la ayuda del Drago Munari y de Mike Parkes, un veterano de Ferrari, como pilotos de pruebas. El director técnico de Lancia, Camuffo, asesoró y coordinó los trabajos de hacer realidad ambas versiones, aportando multitud de consejos y sugerencias.

La imposibilidad de colocar el motor en posición longitudinal —lo que hubiera significado un redesarrollo de la caja de cambios, imposible por razones de tiempo y dinero— motivó que se abandonaran las suspensiones de triángulos superpuestos en ambos ejes: atrás se utilizaron torretas McPherson, más baratas y que ocupan menos espacio.

El único defecto serio del primer Stratos, que hizo su debut en el Tour de Corse de 1972 en Grupo 5, fueron unas rótulas de mala calidad de la suspensión trasera, que flexaban. Su segunda aparición fue precisamente en España, en el Rally Costa del Sol de 1972.

La homologación en Grupo 4, con mayores llantas, spoiler trasero y aletines, requería una producción de 500 unidades. La fábrica admite haber montado 476 coches, pero la cifra real podría ser mucho menor (ver la opinión de Hawkridge al respecto).

Una ulterior evolución del coche, con culatas de 24 válvulas, casi 300 CV, embrague reforzado y caja de cambios de dientes rectos con relación más cerrada fue declarada ilegal más tarde por la CSI (por problemas con el número

## RÉPLICAS DEL LANCIA STRATOS

por su aplastante sinceridad— consideraba que con un poco de desarrollo este Lancia sería un coche ganador incluso compitiendo contra los especialísimos "grupo B".

Gerry Hawkridge habla sobre el Lancia y el Transformer Stratos

"Empecé a fabricar réplicas en general allá por el año 1978. Sobre el Stratos empecé a trabajar en 1984, y lo presentamos, creo recordar, en 1986. Es un coche que siempre me gustó. Tiene un diseño fabuloso, se fabricó sin hacer medias tintas y como coche de rallies tuvo un éxito increíble."

"La razón de que los paneles de nuestro coche sean tan perfectos es que restauramos un coche original, sin malear, que pertenecía al difunto Roger Perry. También restauramos un exGrupo 4 que había sido de Grenville Griffiths, ya fallecido. A éste le pusimos una carrocería totalmente nueva".

"Muchos Stratos originales han sido restaurados utilizando nuestros paneles y piezas de suspensión. Suministras recambios para los coches originales a especialistas de todo el mundo. También es nuestro el utillaje original para hacer los parabrisas".

"Creo que el primer prototipo del Transformer Stratos reside ahora en Alemania. Ya hemos hecho más de 280 coches, y están por todo el mundo. Por lo que creemos, en realidad la fábrica sólo montó 260..."

"Desde que salió lo hemos cambiado muy poco. La

"No estoy muy seguro de cuál fue la parte más difícil del desarrollo de nuestro coche. No puedo pensar en nada en especial. Supongo que simplemente el esfuerzo en conjunto de intentar que todo fuera correcto y el rechazo a hacer compromisos, que es por donde tanta gente empieza a hacer mal las cosas".

"¿Problemas de copyright? Cuando estábamos empezando nos pusimos en contacto con Fiat/Lancia. Fueron muy amables e incluso nos ayudaron. El prototipo lo prestamos a la red nacional de concesionarios, y se quedaron muy impresionados. Ponemos mucho cuidado en no utilizar insignias que no sean las nuestras, y nunca intentamos hacer pasar nuestros coches por Stratos originales. Aunque algunos clientes ponen a veces los adhesivos originales en sus coches, no es una actitud que fomentemos, precisamente".

"El Lancia Stratos Club del Reino Unido nos apoya mucho. Es un gran club, con verdaderos entusiastas del modelo, gente que siente verdadera pasión por sus coches. Pocos se deshacen de ellos. Los propietarios de los originales aprecian la exactitud y precisión de nuestro producto, y el hecho de que los podemos suministrar las piezas necesarias para que puedan seguir disfrutando de sus máquinas. A los propietarios de Stratos genuinos podemos venderles todos los paneles de carrocería, tanto para la versión Stradale como para los dos tipos de Grupo 4 (Hawkridge se refiere a los dos variantes de aletín trasero, más "redondo" en el caso de los Lancia-Alitalia y más tarde más "cuadrado" en los Lancia-Pirelli, nota de MM), los parabrisas, ventanillas, mecanismos de los faros retráctiles, suspensión delantera, faros, guamecidos y paneles de interior, spoilers, la carcasa para las luces auxiliares, entradas de aire del techo, los cierres originales de carrocería, y así sucesivamente.

"El coste típico de un Transformer Hawk réplica le sale a un aficionado por unas 15.000 libras esterlinas".

"En cuanto al HFR2000, Ataka Engineering es una gran compañía. Somos muy buenos amigos. Desde hace cuatro o cinco años son nuestros agentes para toda Asia y son fenomenales. Y la calidad de acabado del HFR es excelente. La gran diferencia, en términos mecánicos, es que a veces ponen motores Nissan ¡de 360 CV! y muchas piezas Mazda en las manguetas, suspensión, etcétera."

"De toda la cifra de negocios de Hawk, el 30% tiene que ver con el Stratos. Durante nuestro mejor año fabricamos 40 kits de él, pero eso fue una excepción: nuestras cifras normales de producción son mucho más bajas. El Hawk Stratos ya lleva en el mercado entre 15 y 16 años, así que creo que es nuestro producto de más éxito. ¡Se considera que fue el coche que cambió la industria de los kits!"

"He tenido varios Hawk Stratos, y en este momento me estoy montando un Stradale de tres litros de cilindrada para uso propio".

"El Stradale es, probablemente, el más agradable y utilizable como coche de calle. Pero no se puede negar que un Grupo 4 con neumáticos Pirelli de 345 milímetros de sección atrás, y si puede ser con los colores "Alitalia" es el más impresionante de todos. En este momento, la motorización más sensata y fiable es el extraordinario V6 de 3.0 litros del Alfa 164. ¡Si alguna vez se hizo un motor que le va a este coche, es éste! Los coches con propulsor 2.0, sin embargo, pueden ser muy ágiles y agradables de conducir, y con una pequeña preparación de motor, engañosamente rápidos".

"¿De qué estoy más orgulloso? Los amigos y clientes que este producto ha creado, que aprecian el esfuerzo que puse en él. El contacto con esta gente no tiene precio".

### Stola 81: Gandini reinventa el Stratos

La historia del Stratos no acaba, sin embargo, con el cese de su homologación. En 1978 Bertone presentó un precioso estudio de integración de los cristales en la carrocería, el Sibilo, sobre base de un bastidor de Stratos alargado ligeramente. También lo diseñó Gandini. Y hace dos años, el grupo Stola —que se dedica a la fabricación de prototipos industriales para grandes marcas, sobre todo de automoción— encargó un coche "de salón" para la muestra de Turín... a Marcello Gandini, con el objeto de mostrar al público el uso de las placas plásticas Cibatoool, uno de los materiales utilizados en modelización de prototipos.

Justo treinta años después de la presentación del Stratos "Zero", Gandini llevó a cabo una re-creación de la versión de producción basándose en un motor transversal V6 de 3.0 litros. El Stola 81, enormemente compacto, muestra varios motivos del primer prototipo del Stratos Rally de 1971: el parabrisas panorámico de sección cónica, las tomas de aire del motor y habitáculo, el receptáculo para cascos en las puertas, la trasera anchísima, la brevísima longitud y hasta el color naranja casi fosforescente.

Los pocos datos que se tienen del coche son los siguientes: longitud, 3,19 metros, sólo 18 centímetros más que un Austin Mini y medio metro menos que su predecesor; 2,4 metros de distancia entre ejes; 1,96 metros de anchura total. Los neumáticos, montados sobre llantas de 18 pulgadas de diámetro tienen sección 225/40 delante y 295/35 atrás.

Y es que las viejas leyendas nunca mueren...



El Stola de 1981 fue el reencuentro de Marcello Gandini con su obra original por encargo del Grupo Stola.



de coches fabricado).

Otras variantes fueron la versión "Africa", creada para el East African Safari, reforzadísima en suspensión, refrigeración, solidez de bastidor y filtrado de aire. Sus suspensiones traseras se utilizaron posteriormente, con chasis "ligeros", en muchos rallies menos duros.

También hubo dos espectaculares unidades turboalimentadas, con batalla alargada y un cuidadoso estudio aerodinámico, para Le Mans y el Giro de Italia, pero no rindieron tan bien como se esperaba.

Al Stratos —tricampeón del mundo de rallies (1974, '75 y '76), tricampeón de Europa (1976, '77, '78) y de varios campeonatos nacionales, sobre todo en España con Jorge de Bagration— no lo batió otro coche, sino la creencia, dentro del departamento de mercadotecnia de Fiat Auto, de que era mejor competir con un coche externamente más parecido a los modelos de serie: el Fiat 131 Abarth. Incluso el abrupto Walter Röhrl —famoso

gente le ha puesto motores más potentes, mucho más potentes de lo que habíamos planeado: algunos tienen más de 350 caballos. Hemos puesto componentes de suspensión reforzados para que puedan aguantar mucha más potencia, y sustituimos los silentblocs de goma con rótulas y casquillos de nylatron para reducir la flexión cuando se usa toda ese empuje.

Y en el test de rigidez torsional del TÜV nuestro chasis resultó cinco veces más rígido de lo necesario".

"Las diferencias entre el bastidor original y el nuestro es que el Lancia usaba una sección central monocasco, mientras que el Transformer lleva una estructura central increíblemente fuerte, fabricada con tubos de acero de alta calidad forrados de chapa de acero, con barras antivehículo incorporadas y unos pontones laterales enormes. La 'bañera central' original era de chapa de acero, mientras que la nuestra es de fibra de vidrio o de una mezcla de kevlar y fibra de carbono".

