



La Nuova Stratos scende in pista: il sogno di Stoschek diventa realtà

La one-off sportiva, omaggio alla gloriosa Lancia Stratos, è stata sviluppata e costruita da Pininfarina per l'uomo d'affari tedesco Michael Stoschek



Le Castellet, 29 novembre 2010 - Il sogno di un collezionista e Campione Europeo di Rally, e la maestria di un leggendario designer e carrozziere, insieme per scrivere un nuovo capitolo nella storia delle supercar. Il risultato è la **Nuova Stratos**, one-off progettata e costruita da Pininfarina per l'uomo d'affari tedesco Michael Stoschek, presentata oggi presso il circuito Paul Ricard di Le Castellet, in Francia.

Si tratta di un sogno che Michael Stoschek persegue dal 2003, dapprima partecipando al progetto di Chris Hrabalek, che ha presentato il concept Fenomenon per la prima volta al Motor Show di Ginevra 2005. In seguito, Stoschek ha deciso di commissionare a Pininfarina la costruzione di un veicolo ad hoc solo per se stesso e suo figlio, Maximilian, chiedendo loro di progettare e costruire una reinterpretazione moderna della sua auto preferita, la mitica Lancia Stratos.

Ispirandosi al modello di stile Fenomenon, Pininfarina ha tradotto il tema stilistico originale della Stratos di Bertone degli anni '70 in una moderna one-off attraverso alcuni interventi di stile necessari a rendere fattibile la vettura. Di fatto, la vettura è stata creata su misura per Michael e Maximilian Stoschek seguendo le loro specifiche tecniche e formali.

La Nuova Stratos esplora il tema in un approccio formale contemporaneo, senza trascurare un solo aspetto in termini di funzionalità o di prestazione. Pur essendo una vera auto da sogno, la Nuova Stratos è un'auto che vive e respira grazie ad un cuore da 4.3L V8 che la spinge - ove consentito - a 200 km/h in meno di 10 secondi. Dalla fine del 2008, la vettura è stata progettata e prodotta presso il Centro stile e ingegneria Pininfarina di Cambiano. Il progetto è stato gestito dalla divisione Progetti Speciali a conferma dell'intenzione di Pininfarina di offrire la realizzazione di vetture speciali nell'ambito della propria gamma di servizi, in risposta ad una crescente domanda di vetture uniche da parte di appassionati e collezionisti.

I Progetti Speciali permettono a Pininfarina di esprimere pienamente le proprie tradizioni di carrozziere così come il proprio stile e le competenze di ingegneria. Pininfarina ha sempre avuto una vocazione naturale per le vetture su misura. E' stato grazie alla sua eccezionale capacità di interpretare i sogni dei suoi clienti, creando serie uniche o limitate, che la fama della Carrozzeria Pinin Farina si diffuse rapidamente in Italia e all'estero in tutto il 1930 e '40. Anche nel caso della Nuova Stratos, il cliente è stato il vero protagonista del progetto, intervenendo in tutte le fasi che portano alla creazione finale di un'auto su misura: dall'affinamento dello stile alla progettazione, dalla scelta dei materiali all'assemblaggio finale.

Fonte e ispirazione per una nuova auto da sogno

La primissima fonte di ispirazione del Progetto Speciale di Michael Stoschek è la leggendaria Lancia Stratos HF, senza dubbio l'auto da rally più spettacolare e di successo degli anni '70. Il risultato del progetto, la contemporanea Nuova Stratos, è una supercar innovativa realizzata per Michael Stoschek e suo figlio Maximilian. Michael Stoschek è presidente dell'assemblea degli azionisti del Gruppo Brose ed è anche un collezionista e pilota di auto da corsa storiche, oltre che un imprenditore di successo nel settore della componentistica per auto.



La decisione di sviluppare e costruire una nuova Stratos ready-to-run è nata da un incontro con Chris Hrabalek, che Michael Stoschek ha conosciuto nel corso del raduno mondiale Stratos del 1986 organizzato in Alta Badia da Stoschek. Da qui è nato il coinvolgimento di Stoschek nel progetto Fenomenon Stratos del 2005, così come la sua acquisizione dei diritti sul marchio Stratos.

Nel settembre del 2008, Michael e suo figlio hanno commissionato a Pininfarina la realizzazione di un sogno di lunga data e, quindi, la costruzione di un veicolo unico il cui concetto tecnico e stilistico è stato in gran parte definito dai due appassionati di auto.

Nel rispetto della Lancia Stratos degli anni '70, la Nuova Stratos è una vettura sportiva di nuova concezione che, come nei Settanta, integra diversi componenti dei veicoli di produzione del Gruppo Fiat. La gabbia di sicurezza – realizzata in tubi d'acciaio del diametro di 40 mm, unita al telaio in alluminio accorciato - è stata prodotta secondo le attuali norme FIA. Questo non solo aumenta la sicurezza per gli occupanti del veicolo, ma migliora anche significativamente la precisione di guida. Nonostante la struttura della gabbia e il sistema integrato per l'aria condizionata, si è riusciti a mantenere il peso del veicolo di base ad un minimo assoluto grazie alla leggerezza della carrozzeria, degli interni e di quasi tutti i componenti. Nel complesso, le prestazioni del motore sono state solo lievemente aumentate, ma grazie al peso minimo della Nuova Stratos, all'eccellente equilibrio e al nuovo set-up, il veicolo garantisce una performance davvero straordinaria e un incredibile piacere di guida.

Oggi, la Nuova Stratos è un pezzo unico. L'eventuale produzione esclusiva di una tiratura limitata dipenderà dalla domanda.

Il Design

I prodotti classici sono icone di stile senza tempo. La Lancia Stratos di Bertone, con il suo design d'avanguardia, è ancora un'inimitabile emblema di stile. Michael Stoschek pensava che, "siccome il design della Lancia Stratos era caratterizzato dal contrasto tra elementi rotondi ed elementi lineari, ho voluto ritrovare quella tensione nella Nuova Stratos."

L'incarico era quello di trovare un'interpretazione contemporanea di tutte le caratteristiche di design per eccellenza della Lancia Stratos, tra cui: il corpo vettura a forma di cuneo, il parabrezza semicircolare, l'anteriore con il suo radiatore centrale, la parte posteriore con i suoi fari circolari, il tetto e lo spoiler posteriore ed i cerchi a cinque razze. Poiché il progetto è iniziato nel tardo 2008, tutte le specifiche concettuali e formali della carrozzeria e degli interni date da Michael e Maximilian Stoschek, così come quelle date da Chris Hrabalek, sono state adattate da Pininfarina al fine di rendere la vettura fattibile.

"Il sogno di Mr. Stoschek era di ricreare una vettura come quella, e il nostro lavoro è stato di interpretare il suo sogno", spiega Luca Borgogno, uno dei designers del team Pininfarina che ha seguito gli adattamenti necessari alla fattibilità di stile del progetto Nuova Stratos. "Alla fine, il ruolo di una casa di design come Pininfarina è quello di contribuire con creatività e competenze che vadano oltre le aspettative del cliente. Abbiamo gestito l'intero processo fino alla costruzione della vettura finita. Seguendo in prima persona questo processo, il cliente ha vissuto un'esperienza assolutamente unica: ha avuto la possibilità di assistere alla nascita della propria automobile, un ambiente del tutto personale creato su misura per lui".

Una volta approvato l'adattamento stilistico, la Nuova Stratos è stata sottoposta a tutti i passaggi necessari per diventare una vera automobile, completamente funzionante e pronta per essere guidata su strada. Si è trattato di un processo complesso e globale che va oltre la mera costruzione di un prototipo ed ha incluso l'ingegneria di tutta la vettura, dalla modellazione matematica alla progettazione e al collaudo di ogni componente, fino ai test in galleria del vento.



I test drive

Per sfruttare al massimo le potenzialità di un veicolo leggero, torsionalmente rigido e ben bilanciato, l'altezza del veicolo, la campanatura, la convergenza e incidenza sono stati risviluppati così come l'intero setup. Sono state impiegate boccole rigide e molle rinforzate, oltre che ammortizzatori con nuova taratura e centralina specifica, con azione regolabile tramite "Manettino" a volante. Ottimali combinazioni ruota/pneumatico sono state esplorate attraverso la sperimentazione di varie marche di pneumatici, dimensioni e mescole di gomma. Il pilota portoghese WTCC sponsorizzato da Brose ed ex pilota di Formula 1, Tiago Monteiro, ha contribuito significativamente allo sviluppo del telaio insieme con gli ingegneri di ZF Sachs.

L'aerodinamica

Partendo da una prima valutazione delle performance aerodinamiche della vettura di partenza, lo sviluppo della Nuova Stratos è stato realizzato nella galleria del vento Pininfarina attraverso sessioni durante la fase di stile, per convalidare la forma di base della vettura, e nelle fasi di test finale del progetto, per definire i dettagli aerodinamici.

Lo sviluppo aerodinamico si è concentrato sulla verifica delle diverse altezze di assetto posteriore e anteriore, oltre a molte varianti di spoiler anteriori e posteriori e di appendici inferiori, al fine di determinare il migliore equilibrio di resistenza e carico aerodinamico.

Visualizzazioni tecniche di flusso e misure di pressione sono state applicate per ottimizzare l'efficienza delle prese d'aria e delle uscite, per il pacchetto di raffreddamento anteriore, il motore ed i freni.

L'Engineering

L'obiettivo per lo sviluppo dell'erede della Lancia Stratos HF è stato quello di creare ancora una volta una vettura sportiva a motore centrale con passo corto, basso peso e agilità superiori. Proprio come la Lancia Stratos, con il suo motore Ferrari Dino V6, era una vettura sportiva a sé stante, così la Nuova Stratos è un progetto diverso che utilizza i componenti della Ferrari 430 Scuderia. Quasi tutti questi componenti sono stati modificati e, se necessario, personalizzati per il loro nuovo scopo. Tuttavia, va anche sottolineato che la Ferrari Scuderia definisce veramente lo standard tra le attuali vetture super sportive e, come tale, fornisce una base eccellente per la Nuova Stratos.

Il telaio, composto da estrusi di alluminio, è stato accorciato di 20 cm e unito ad una gabbia di sicurezza in tubi di acciaio del diametro di 40 mm certificata FIA. Questo metodo aumenta sensibilmente la rigidità e, combinato con lo spostamento del baricentro verso la parte anteriore, fornisce la base per straordinarie caratteristiche di tenuta di strada del veicolo. Sia la scocca - che è 33 cm più corta di quella della Scuderia - che gli interni sono interamente costruiti in fibra di carbonio e alluminio.

Il motore 4.3L V8, alimentato dalle aperture laterali dello spoiler sul tetto, è stato dotato di una nuova unità di controllo e di un sistema di scarico ad alte prestazioni, compresi collettore e catalizzatore. Il cambio a 6 marce è dotato di un nuovo differenziale autobloccante meccanico, e l'elettronica di controllo è stata modificata per consentire cambi marcia ancora più veloci, meno di 60 millisecondi. Il telaio è stato completamente riprogettato, compresa l'integrazione di un nuovo sistema di taratura elettronica dell'ammortizzatore, regolabile tramite il volante, di molle modificate e di camber e convergenze ottimizzate. Le ruote da 9 e 11 pollici di larghezza e da 19 pollici di diametro sono dotate di pneumatici Dunlop Sport Maxx, dimensioni 265/30/19 e 315/30/19.

I sistemi frenanti Brembo, costituiti da dischi in carboceramica di 398 mm di diametro e pinze a 6 pistoncini sull'asse anteriore, e 350 mm di diametro e pinze a 4 pistoncini al retrotreno, sono dotati di pastiglie da competizione Brembo e da tubazioni flessibili con calza in acciaio.



Infine, è stato adottato un servosterzo elettro-idraulico, il nuovo volante di forma modificata mostra i regimi di cambiata tramite LED multi-colore e le palette cambio sono ispirate a quelle della Ferrari 430 da corsa. La batteria è un'unità al litio in un involucro di carbonio, con un peso di 4.2 kg e una capacità di 84 Ah. Nonostante la gabbia d'acciaio di circa 55 kg ed i 28 kg dell'unità di condizionamento d'aria - che è necessaria a causa delle grandi superfici vetrate - la Nuova Stratos pesa circa 80 kg meno del veicolo di base.

Il Telaio

Il telaio base della Ferrari 430 Scuderia è stato modificato, accorciando il passo di 200 mm nella sezione del parafiamma posteriore e ricostruendo la struttura superiore, ora costituita da una gabbia d'acciaio al posto degli originali estrusi in alluminio. La combinazione delle modifiche di cui sopra insieme alla struttura in fibra di carbonio interna del tetto, unita alla gabbia, hanno portato ad un significativo miglioramento della rigidità torsionale e di flessione della scocca, così come della resistenza allo schiacciamento del tetto. Tutte le modifiche di cui sopra sono state supportate da simulazioni CAE durante la fase di progettazione e certificate da verifiche sperimentali effettuate da Pininfarina sui banchi di prova.

Il corpo vettura

Lo sviluppo ingegneristico della vettura è stato effettuato con lo scopo di ottenere dati CAD adatti alla produzione di utensili parti di produzione. Tutti i requisiti legali per la certificazione europea della vettura sono stati soddisfatti. Nel frattempo, la vettura ha ottenuto l'approvazione ufficiale e l'omologazione per il servizio stradale della tedesca TÜV. L'esterno è interamente costruito in pannelli di fibra di carbonio, con inserti strutturali integrati a bassa densità, per creare un sandwich composito di peso leggero ed estremamente rigido. Il tetto e il lato del corpo vettura sono le uniche parti fisse, assemblate alla struttura del telaio. Il grande cofano anteriore e il cofano motore, insieme con le porte, sono incernierate allo stesso modo della Stratos originale.

L'interno, completamente ridisegnato, presenta un nuovo cruscotto e nuovi strumenti, nuovi pannelli porta e sedili da corsa su misura, tutti realizzati in fibra di carbonio, oltre a nuovi allestimenti per i pannelli. L'originale condizionatore Ferrari è stato anche integrato nel nuovo abitacolo. I pannelli portiera sono stati concepiti con uno spazio dedicato all'alloggiamento di 2 caschi in carbonio. Tutte le parti esterne ed interne in fibra di carbonio sono state verniciate con uno speciale trasparente ed aggiunta di pigmenti, per creare un look uniformemente nero e mantenere visibile la matrice in carbonio.

Caratteristiche tecniche

Lunghezza 4.181 millimetri
Larghezza 1.971 millimetri
Altezza 1.263 millimetri
Passo 2.400 millimetri
Carreggiata anteriore 1.668 millimetri
Carreggiata posteriore 1.682 millimetri
Peso a secco 1.240 kg