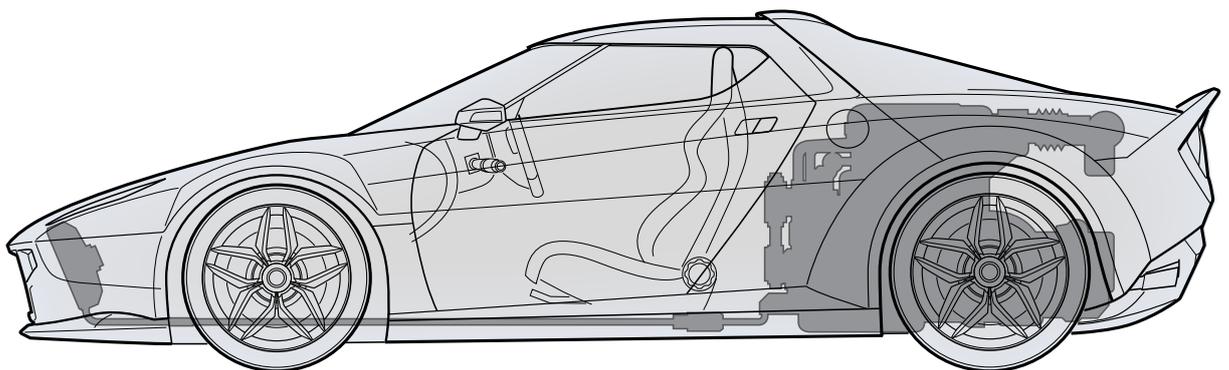


NEW **STANIS**

**Presse
Information**

Coburg,
10. Dezember 2010



Die Legende kehrt zurück.



Am 29./30.11. 2010 wird der NEW STRATOS auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet der Öffentlichkeit präsentiert.

Der legendäre Lancia Stratos HF war zweifellos das spektakulärste und erfolgreichste Rallyeauto der 70er Jahre. Aufregend gezeichnet und kompromisslos für den Rallyeeinsatz konzipiert, schrieb der Stratos nicht nur die Geschichte des Rallyesports eigenhändig um; mit seinem dramatischen Auftritt auf den Asphalt- und Schotterpisten dieser Welt und gleich drei Weltmeisterschaftstiteln in Folge verewigte er sich auch für immer in den Herzen seiner zahllosen Fans.

Mit der Entwicklung und dem Bau einer modernen Version des Stratos hat sich Michael Stoschek, Sammler und Fahrer historischer Rennsportfahrzeuge und erfolgreicher Unternehmer in der Automobilzulieferindustrie, einen langgehegten Traum erfüllt. Bereits 2003 nahm er konkrete Formen an; jetzt ist der Traum Realität geworden:

Im November 2010, 40 Jahre nach seiner Präsentation auf dem Turiner Autosalon, wird der NEW STRATOS auf dem Circuit Paul Ricard zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Legende kehrt zurück.

Ein Rückblick.

Begonnen hatte das automobiler Abenteuer namens Lancia Stratos im Jahr 1970 auf dem Turiner Messestand des Karosserieschneiders Bertone. Die extreme Stratos-Studie, die dort ausgestellt wurde, begeisterte nicht nur auf Anhieb die zahllosen Besucher. Das stilprägende Meisterstück des Designers Marcello Gandini zog auch die Aufmerksamkeit des damaligen Lancia-Sportchefs Cesare Fiorio auf sich. Und ließ sie nicht mehr los.

Bereits ein Jahr später hatte der Stratos seine endgültige Form angenommen; auch der V4-Mittelmotor aus dem Lancia Fulvia musste dem deutlich stärkeren V6-Triebwerk des Ferrari Dino Platz machen. Die Straßenversion der nur 1,08 Meter hohen Flunder stand auf einem kurzen Stahlträger-Chassis; ihre aerodynamisch ausgefeilte Karosserie war aus Glasfaser-Kunststoff geformt. Das geringe Gewicht, die ideale Gewichtsverteilung und eine hervorragende Dynamik boten die besten Voraussetzungen für einen spektakulären Auftritt auf den internationalen Rallyepisten, die zu diesem Zeitpunkt noch von Alpine und Porsche beherrscht wurden. Doch die Praxis sah zunächst anders aus.

Erst als der Lancia-Werksfahrer Sandro Munari und der britische Formel-1-Fahrer Mike Parkes sich der kompromisslosen Fahrmaschine annahm, stellte sich der Erfolg ein. Und er stellte sich rasend schnell ein: 1973 holte Sandro Munari den ersten Triumph für den Stratos HF, 1974 kamen die Siege dann in immer schnellerer Folge. Ende 1976 hatte der Stratos bereits den Hattrick geschafft und drei Weltmeisterschafts-Titel in Folge eingefahren.

Auch außerhalb des Werkseinsatzes war der italienische Rennkeil erfolgreich: Topfahrer Bernard Darniche holte unglaubliche 41 Siege auf seinem Lancia Stratos – die meisten für das private Team Chardonnet of France.

Nachdem der Fiat-Konzern das Motorsport-Budget von Lancia zugunsten des Fiat 131 Abarth drastisch gekürzt hatte, kam 1979 das endgültige Aus für das Stratos-Werksteam. Von diesem Zeitpunkt an fuhren nur noch engagierte Privatteams um den Sieg – wie bei der Rallye Monte Carlo 1981 gegen die Werkswagen.

Bei weltweiten Motorsportveranstaltungen vermag auch heute noch kaum ein anderes Fahrzeug die Zuschauer so sehr zu faszinieren wie der Lancia Stratos. Eine Begeisterung, die Michael und Maximilian Stoschek schon

seit vielen Jahren teilen. Allerdings nicht als Zuschauer, sondern als aktive Motorsport-Enthusiasten, die sich eine moderne Interpretation dieser automobilen Legende zum Ziel gesetzt haben.

Die Initiatoren des Projekts.

Der aktuelle New Stratos ist ein privates Projekt von Michael Stoschek und seinem Sohn Maximilian. Beide haben die technische Konzeption und das Design des One-Off-Fahrzeugs, das ab Herbst 2008 bei Pininfarina in Turin gebaut wurde, wesentlich bestimmt. Michael Stoschek ist Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der Brose Unternehmensgruppe, welche unter den weltweiten Automobilzulieferern das fünftgrößte Unternehmen in Familienbesitz darstellt.

Der begeisterte aktive Sportsmann Stoschek gewann 1999, 2001 und 2004 die Carrera Panamericana; im Jahr 2006 holte er, ebenfalls auf Porsche 911, die FIA Historic Rallye Europameisterschaft. Unter den zahlreichen historischen Rallyefahrzeugen, die Stoschek bei Rallyes und Bergrennen einsetzt, nimmt der Lancia Stratos Gruppe 4 allerdings eine Sonderstellung ein. In über zehnjähriger Arbeit wurde das Fahrzeug nach der Spezifikation des Werkswagens „Rallye Korsika 1974 Andruet/Biche“ im Marlboro-Design wieder aufgebaut.

Die Entscheidung, einen fahrfertigen neuen Stratos entwickeln und bauen zu lassen, entstand aus der Idee von Chris Hrabalek, den Michael Stoschek 1986 in Alta Badia bei dem von Stoschek organisierten World Stratos Meeting kennen lernte. Auch an dem Projekt Fenomenon-Stratos, der 2005 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde, und dem Erwerb der Markenrechte war Stoschek beteiligt.

Im September 2008 erteilten Michael und sein Sohn Maximilian Stoschek der Firma Pininfarina den Auftrag zum Bau eines One-Off-Fahrzeugs. Momentan ist der New Stratos eine Einzelanfertigung. Der Bau einer exklusiven Kleinserie in Lizenz von Michael und Maximilian Stoschek, die alle Rechte am Fahrzeug halten und Eigentümer der Werkzeuge sind, ist vorgesehen.

Design als Herausforderung.

Klassische Produkte bleiben für immer Stilikonen. Der Lancia Stratos von Bertone mit seinem avantgardistischen Design ist immer noch unnachahmlich. Eine moderne Interpretation solch eines Klassikers ist deshalb für einen Designer eine besondere Herausforderung. So ist es schwierig, die richtige Balance zu finden zwischen dem Problem, einerseits zu viel vom Original zu übernehmen und sich andererseits zu weit von der Ursprungsidee zu entfernen.

Die Gestaltung von Karosserie und Innenraum fand in stetiger Abstimmung zwischen den Auftraggebern, Chris Hrabalek und seinen Mitarbeitern sowie namhaften Autodesignern wie Luca Borgogno von Pininfarina statt.

„Nachdem das Design des Lancia Stratos von dem Kontrast zwischen runden und geradlinigen Elementen bestimmt war, wollte ich diese Spannung auch beim New Stratos fortgesetzt sehen“, war Stoscheks Vorgabe.

Die Aufgabe bestand darin, eine zeitgemäße Interpretation für alle wesentlichen Designmerkmale des Lancia Stratos zu finden; Merkmale wie beispielsweise die keilförmige Karosserie, die halbrunde Frontscheibe, die markante Front mit dem zentralen Wasserkühler, das Heck mit den runden Rücklichtern, Dach- und Heckspoiler sowie die typischen 5-Stern-Felgen.

Nach der Design-Entscheidung waren zahlreiche Schritte notwendig, um aus dem New Stratos einen vollfunktionierenden, straßentüchtigen Sportwagen zu machen. Dieser komplexe und umfassende Prozess beinhaltete nicht nur die Herstellung eines Prototyps, sondern auch die Gesamtentwicklung des Autos mit mathematischer Modellbildung, Designumsetzung und Überprüfung jeder einzelnen Komponente bis hin zum Windkanaltest.

Während der gesamten Designphase wurde die Entwicklung des New Stratos von Tests im Pininfarina-Windtunnel begleitet. Zunächst um die Grundform des Autos zu validieren, dann, während der letzten Testphasen, um die aerodynamischen Details zu verfeinern.

Bei Geschwindigkeiten zwischen 140 bis 200 km/h auf der „rollenden Straße“ des Windkanals wurden u.a. unterschiedliche Höhenwerte und Neigungswinkel der Karosserie eingestellt und deren Auswirkung auf den Anpressdruck von Vorder- und Hinterachse gemessen.

Der Einfluß unterschiedlicher Ausführungen von Front-, Dach- und Heckspoilern auf den Abtrieb von Front und Heck wurde intensiv untersucht und führte zu der aktuellen Ausführung. Um den Abtrieb an der Vorderachse zu erhöhen, wurde außerdem mit alternativen Abrisskanten am Unterboden gearbeitet. Die Effizienz der Lufteinlässe und Luftaustrittsöffnungen, des Kühlsystems vorne, des Motors und der Bremsen wurden mit Hilfe von Flow-Visualisierungstechniken und Druckmessungen optimiert.

Die Technik des New Stratos.

Die Zielsetzung bei der Entwicklung des Lancia Stratos HF-Nachfolgers bestand darin, genau wie beim Vorbild einen Mittelmotorsportwagen mit kurzem Radstand, geringem Gewicht und überragender Agilität zu schaffen. So wie der Lancia Stratos mit einem Ferrari-Dino V6 Motor ein eigenentwickelter Sportwagen war, ist auch der New Stratos eine vollständige Neuentwicklung. Basierend auf Komponenten des Ferrari 430 Scuderia, wurden fast sämtliche Elemente geändert bzw. der neuen Zielsetzung angepasst. Dabei muss betont werden, dass der Scuderia unter den aktuellen Supersportwagen bereits ein Benchmark darstellt und daher eine hervorragende Basis für die Weiterentwicklung geboten hat.

Die wesentlichen Merkmale der Konstruktion des New Stratos lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Das Aluminium-Chassis wurde um 20 cm gekürzt und mit einem Überrollkäfig aus 40 mm starkem FIA FE45-Stahl verschweißt. Auf der damit verbundenen deutlichen Erhöhung der Steifigkeit und dem nach vorne verschobenen Gewichtsschwerpunkt basieren die außergewöhnlichen Fahreigenschaften des New Stratos. Die gegenüber dem Scuderia um 33 cm verkürzte Karosserie und das Interieur sind übrigens vollständig aus Carbon-Fiber und Aluminium hergestellt. Alle Karosserieteile der Außenhaut und des Innenraums sind in Sichtcarbon ausgeführt. Das stellt besonders hohe Anforderungen an die Verarbeitungsqualität durch die Firma

Re Fraschini.

Das Herzstück des New Stratos ist der 4,3-Liter-Leichtmetall-V8 aus dem Ferrari F 430 Scuderia, der den Hightech Sportwagen in 9,7 Sekunden auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h beschleunigt. Das Hochleistungstriebwerk, das seine Ansaugluft aus den seitlichen Öffnungen des Dachspoilers bezieht, wurde zusätzlich mit einem neuen Steuergerät sowie

einer Hochleistungsabgasanlage von **Capristo** einschließlich Fächerkrümmer und Sport-Kat ausgerüstet und leistet 540 PS bei 519 Nm Drehmoment. Das sequentielle 6-Gang-Getriebe erhielt eine neue mechanische **Drexler**-Differentialsperre und die modifizierte Steuerelektronik erlaubt jetzt extrem schnelle Gangwechsel.

Das Fahrwerk wurde von den **ZF Sachs** Ingenieuren vollständig überarbeitet. Dazu zählen eine neue, vom Lenkrad einstellbare elektronische Dämpferabstimmung, geänderte Federn und optimierte Sturz- und Spurwerte. Die 9- bzw. 11-Zoll breiten 19-Zoll Zentralverschlussfelgen sind mit Dunlop Sport Maxx Reifen der Dimension 265/30/19 bzw. 315/30/19 bestückt.

Um das Potential des leichten, torsionssteifen und gut balancierten Fahrzeugs voll auszuschöpfen, wurde neben der Fahrzeughöhe, Sturz, Spur und Nachlauf vor allem das gesamte Setup komplett verändert.

Zum Einsatz kamen dabei härtere Fahrwerksfedern, eine neue Dämpferabstimmung mit einer größeren Differenzierung der vom Lenkrad aus einstellbaren Dämpferhärte sowie eine optimale Rad- / Reifenkombination aus der Erprobung diverser Reifenfabrikate, Dimensionen und Gummimischungen.

Maßgeblichen Anteil an der Fahrwerksentwicklung hat der von Brose gesponserte portugiesische WTCC und Ex-Formel-1-Pilot Tiago Monteiro zusammen mit den Ingenieuren der Firma ZF Sachs.

Die **Brembo**-Bremsanlage mit Keramikscheiben von 398 mm Durchmesser und einem 6-Kolben-Sattel an der Vorderachse bzw. 350 mm Durchmesser und einem 4-Kolben Sattel an der Hinterachse sind mit Brembo-Rennbremsbelägen und Stahlflexleitungen ausgerüstet.

Außerdem wurde die Lenkung auf Elektro-Hydraulik umgerüstet. Das neue verkleinerte Carbon-Lenkrad zeigt die genauen Schaltpunkte durch verschieden-farbige LEDs an; die Schaltpaddel stammen aus der Ferrari 430 - Rennversion.

Bei der Batterie handelt es sich um ein Lithium Aggregat im Carbongehäuse, mit einem Gewicht von 4,2 kg und einer Kapazität von 84 Ah.

Der völlig neu entworfene Innenraum besteht aus einem neuen Armaturenbrett mit neuen Instrumenten, neuen Türseitenteilen sowie

neuen Rennsitzen. Ebenso wie die neuen Verkleidungsblenden sind alle Komponenten aus Carbon-Fiber hergestellt. In das neue Cockpit wurde die Klimaanlage von Ferrari integriert. Die Innenhaut der Türen sind so konstruiert, dass sie wie beim Lancia Stratos die Helme für Fahrer und Beifahrer aufnehmen können. Alle Außen- und Innenteile aus Carbon-Fiber sind mit einer Klarlackmischung mit 2 Prozent Schwarzanteil versehen, um die Carbonstruktur nur aus der Nähe sichtbar zu machen.

Im Gegensatz zu den Seitenscheiben des Lancia Stratos, deren Kippmechanismus nur eine teilweise Versenkung erlaubt, wurde der New Stratos mit einem speziell entwickelten **Brose** Fensterhebersystem mit Kurzhub und Einklemmschutz versehen. Durch die Trennung von Fensterheber-Mechanik und -Motor konnte trotz der integrierten Helmflächen in den Türen eine Vollabsenkung der Scheiben erreicht werden. Auch der stufenlose Türfeststeller, die Sitzverstellung und die Schließsysteme für Hauben und Seitentüren wurden von Brose entwickelt und gefertigt, wobei nicht nur eine präzise Funktion, sondern auch eine Gewichtsreduzierung im Vordergrund stand. Allein durch das neue Fensterhebersystem konnte eine Ersparnis von 5,5 kg gegenüber einem F 430 realisiert werden.

Trotz des ca. 55 kg schweren Überrollkäfigs aus Stahl und der 28 kg schweren Klimaanlage, die wegen der großen Glasflächen übernommen wurde, konnte das Gewicht des New Stratos gegenüber dem Basisfahrzeug um rund 80 kg gesenkt werden. Aus dem Trockengewicht von nur 1247 kg, der exzellenten Balance und dem neuen Setup resultieren nicht nur die außergewöhnlichen Fahrleistungen, sondern auch der unglaubliche Fahrspaß, den der New Stratos vermittelt.

Die Generalprobe.

Das Ergebnis der Abstimmungsarbeiten wurde eine Woche vor der offiziellen Präsentation des New Stratos in Le Castellet einem letzten, ungewöhnlichen Test unterzogen. Diese Testfahrt war bereits lange geplant und am 18. November war es dann so weit: Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo und sein Cheftester Dario Benuzzi fuhren auf der Rennstrecke von Maranello-Fiorano zum ersten Mal den New Stratos.

Nach einigen schnellen Runden zeigte sich Luca di Montezemolo von den präzisen Fahreigenschaften ausgesprochen beeindruckt: Mehrfach hörte man ein begeistertes „Bellissima“ und „Congratulazioni“ als der Ferrari-Chef wieder aus dem Boliden stieg.

Wie ernst er dieses Kompliment meinte, wurde deutlich, als Luca di Montezemolo seinen Technischen Direktor anrief und ebenfalls an die Rennstrecke bat, damit dieser sich den New Stratos ganz genau ansehen sollte. In Begleitung eines weiteren technischen Beraters unterzog Roberto Fedeli daraufhin den New Stratos einer gründlichen Inspektion und am Ende sparte auch er nicht mit Lob: Nicht nur die perfekte Technik, auch die vielen Details und die sorgfältige Verarbeitung hatten den Ferrari-Technikchef überzeugt.

In der Zwischenzeit hatte Dario Benuzzi im Rennschalensitz Platz genommen und jagte den New Stratos auf der Ideallinie durch die Curbs und Schikanen der Ferrari-eigenen Rennstrecke. Auch er zeigte sich vom messerscharfen Handling und der extrem steifen Karosserie beeindruckt, und mit der Erfahrung aus 40 Jahren Sport- und Rennwagen-Abstimmung gab die Ferrari-Legende am Ende der schnellen Testfahrt noch einen Tipp, wie eine leichte Unruhe der Hinterachse beim Einlenken aus hoher Geschwindigkeit vermieden werden kann. Bis zur Präsentation auf dem Circuit Paul Ricard werden die Hinterräder deshalb etwas mehr Vorspur erhalten.

Mit diesem außerordentlich positiven Feedback durch die Ferrari-Spitze machte sich das hoch motivierte New Stratos Team auf den Weg nach Le Castellet.

Die Präsentation.

Seit im Sommer die ersten verschwommenen Bilder von New Stratos im Internet auftauchten, warteten Sportwagen-Enthusiasten und Motorsportfreunde aus aller Welt ungeduldig auf eine objektive Bestätigung, ob sich der Nachfolger des legendären Lancia Stratos tatsächlich genauso begeisternd schnell und agil fährt, wie er aussieht.

Am 29. und 30. November war es dann soweit: Michael und Maximilian Stoschek hatten einen ausgewählten Kreis von Journalisten, Designern, Ingenieuren, Renn- und Rallyefahrer zur Premiere nach Le Castellet geladen, um den New Stratos endlich live und in voller Aktion erleben zu

können. Und das nicht nur auf dem Rennschalensitz der Beifahrerseite, sondern auch hinter dem kleinen Sportlenkrad mit dem Manettinoschalter. Nach ein paar rennmäßig gefahrenen Einführungsrounds durch WTCC-Pilot Tiago Monteiro, Maximilian und Michael Stoschek durften die New Stratos Novizen dann den 540 PS starken Boliden per sequentiellem 6-Gang-Getriebe höchstpersönlich auf die Rennstrecke katapultieren.

Diese Gelegenheit ließ sich natürlich niemand nehmen - schon gar nicht Bernard Darniche, mehrfacher französischer und europäischer Rallyemeister und mit 41 Siegen erfolgreichster Lancia Stratos Pilot aller Zeiten. Wie in alten Zeiten jagte er den Nachfolger seines legendären Siegerautos durch den kurvenreichen Abschnitt des Circuit Paul Ricard, und ließ im darauf folgenden Interview an seiner Begeisterung über das messerscharfe Handling und die ansatzlose Umsetzung jedes noch so winzigen Lenk-, Brems- und Gasbefehls keinen Zweifel. Die für ein One-Off-Fahrzeug außergewöhnlich hohe Verarbeitungsqualität und die erreichte Perfektion, die sich in jedem einzelnen Detail wiederfindet, beeindruckte die Pressevertreter einhellig.

Im Rahmen des Dinners folgte der Praxis die Theorie: Designer, Fahrwerkstechniker, Entwicklungsingenieure, Projektleiter und natürlich die Initiatoren selbst ließen in kurzweiligen Vorträgen und individuellen Gesprächen keine Frage zur Entwicklung des New Stratos unbeantwortet - außer der Frage nach einer möglichen Kleinserie. Doch bei entsprechender Nachfrage könnte sich auch hier bald eine Antwort finden. Interessenten können sich unter der Adresse **contact@new-stratos.com** registrieren lassen.

Aktuelles Bildmaterial zum New Stratos finden Sie im Download-Bereich der offiziellen Website <http://www.new-stratos.com>

Die Fahrleistungen.

Nachdem der New Stratos wie sein Urahn in der Rennversion mit aller Konsequenz und in sämtlichen Details auf Leichtbau und Performance ausgerichtet wurde, war das Lastenheft bezüglich der Fahrleistungen logischerweise extrem anspruchsvoll.

Das niedrige Fahrzeuggewicht, die exzellente Balance, die durch die steife Karosserie mögliche Präzision aller Fahrwerkskomponenten sollten nicht nur ein begeisterndes Fahrgefühl vermitteln, sondern sich in objektiven Messdaten widerspiegeln.

Nachdem bis zur Präsentation in Le Castellet fast ohne Unterbrechung am New Stratos gearbeitet wurde und die Witterungsverhältnisse keine Möglichkeiten für Messfahrten boten, müssen diese bei nächster Gelegenheit durchgeführt werden.

Wir rechnen bei einem Leistungsgewicht von unter 2,3 kg/PS mit einer Beschleunigung von 3,3 sec auf 100 km/h und von 9,7 sec auf 200 km/h. Wir erwarten Spitzenwerte bei der Bremsleistung und eine Benchmark-Position beim 18- und 36-Meter-Slalom sowie ähnlichen Handlingstests. Nach Einbau der neuen Hinterachsübersetzung (Kegel-/Tellerrad 9/45) wird die Höchstgeschwindigkeit zugunsten noch besserer Beschleunigungswerte auf 274 km/h reduziert.

Technische Daten

Abmessungen	Länge	4181 mm
	Breite	1971 mm
	Höhe	1240 mm
	Spur vorne	1668 mm
	Spur hinten	1701 mm
	Radstand	2400 mm
	Überhang vorne	968 mm
	Überhang hinten	813 mm
Gewicht	Leergewicht (trocken)	1247 kg
	Gewichtsverteilung	44% vorne, 56% hinten
Chassis	Aluminiumprofil	Scuderia Chassis, 20 cm gekürzt
	Überrollkäfig, verschweisst	FIA FE45-Stahl, 40 x 2,5 mm

Technische Daten

Karosserie	Alle Karosserieteile der Außenhaut und des Innenraums aus Carbon-Fiber	Sichtcarbon (Re Fraschini)
Aerodynamik	Cw (bei 140km/h) A Cw x A	0,357 2,07 0,738
Motor	Zylinderanzahl Hubraum Steuergerät Auspuffanlage Maximale Leistung Drehmoment Leistungsgewicht	8 4308 cm ³ Bosch, modifiziert Hochleistungsabgasanlage mit Fächerkrümmer und Sport-Katalysator (Capristo) 397 kW (540 PS) bei 8200 U/min 519 Nm bei 3750 U/min 2,3kg / PS
Getriebe	Sequentielles 6-Gang-Getriebe mit mechanischer Differentialsperre (Drexler) Übersetzungsverhältnis	Schnelle Gangwechsel in weniger als 60 Millisekunden 4,3 / 5,0
Fahrwerk	Elektronisch einst. Fahrwerk CDC® (ZF Sachs) Federn vorne Federn hinten Dämpfer Vorder- / Hinterachse	Eibach, 120 N/mm Eibach, 180 N/mm Hydraulische Zweirohr-Aluminium-Dämpfer mit elektronisch angesteuertem Proportionalventil Nabe (SKF) mit Zentralverschluss
Räder & Reifen	Felgenreiße vorne Felgenreiße hinten Einpresstiefe vorne Einpresstiefe hinten Reifengröße vorne Reifengröße hinten	9J x 19" EH2 (Fondmetal) 11J x 19" EH2 (Fondmetal) ET 38 ET 5 265 / 30 19" (Dunlop Sport Maxx) 315 / 30 19" (Dunlop Sport Maxx)

Bremsen	Carbon-Keramikscheiben vorne Carbon-Keramikscheiben hinten Bremsattel vorne Bremsattel hinten Bremsbeläge Bremsleitungen	398 mm x 36 mm (Brembo) 350 mm x 34 mm (Brembo) 6 Kolben 4 Kolben XAS 4499 (Brembo) Stahlflexleitungen
Aussenausstattung	Frontscheinwerfer Rückleuchten Scheibenwischersystem Aussenspiegel Fensterheber Front- und Seitenscheiben	Bi-Xenon (Hella) LED-Ferrari 599 1 Blatt Elektrisch einstellbar, mit integrierten Blinkleuchten Fensterhebersystem mit Kurzhub und Einklemmschutz (Brose) 3,76 mm und 4 mm Dünnglas
Sicherheit	6-Punkt-Sicherheitsgurte, 3" Breite (Willans)	
Lenkung	Elektro-hydraulisches System Neues Carbon-Lenkrad mit verschiedenfarbigen LEDs	
Tankanlage	2 außenliegende Aluminiumtanks, Tankinhalt 90 Liter	
Elektrik	84 Ah Lithium-Ionen-Batterie in Carbon- Gehäuse, Gewicht 4,2 kg	
Elektronik- Modifikationen	Motorsteuergerät Elektronisch einstellbares Fahrwerk CDC® (ZF Sachs) Fensterhebersystem mit Einklemmschutz Schließsysteme für Türen und Hauben	

40 Jahre zwischen Lancia Stratos und New Stratos

	Lancia Stratos	Lancia Stratos Gr. 4	New Stratos
Länge	3710 mm	3710 mm	4181 mm
Breite	1750 mm	1810 mm	1971 mm
Höhe	1114 mm	1100 mm	1240 mm
Leergewicht (trocken)	980 kg	790 kg	1247 kg
Leistung	Dino V6 / 2465 cm ³ 190 PS	Dino V6 / 2465 cm ³ 270 PS	Ferrari V8 / 4308 cm ³ 540 PS
Drehmoment	250 Nm	270 Nm	519 Nm
Getriebe	5-Gang, voll synchronisiert	5-Gang, geradverzahnt	Sequentielles 6-Gang-Getriebe, Ferrari
Übersetzungs- verhältnis		5 verschiedene Übersetzungen, Diff.-Sperrung 65%	4.3 / 5.0 Mechanische Differentialsperre (Drexler)
Reifen vorne	205/70 14" Pirelli CN 36	215/55 15" Pirelli or Michelin	265/30 19" Dunlop Sport Maxx
Reifen hinten	205/70 14" Pirelli CN 36	335/35 15" Pirelli or Michelin	315/30 19" Dunlop Sport Maxx
Felgen vorne	7,5" x 14" Magnesium	8" x 15" Magnesium	9J x 19" Aluminium
Felgen hinten	7,5" x 14" Magnesium	12" x 15" Magnesium	11J x 19" Aluminium