

VOLANTE



ITALIENISCHE AUTOMOBILE UND LEBENSART

Alfa 166 – Debut in Spanien



LANCIA RALLY – STRATOS,
INTEGRALE & CO.



ITALO-KLASSIKER –
DER „GROSSE FIAT“



EXKLUSIV –
ALFA 33 STRADALE



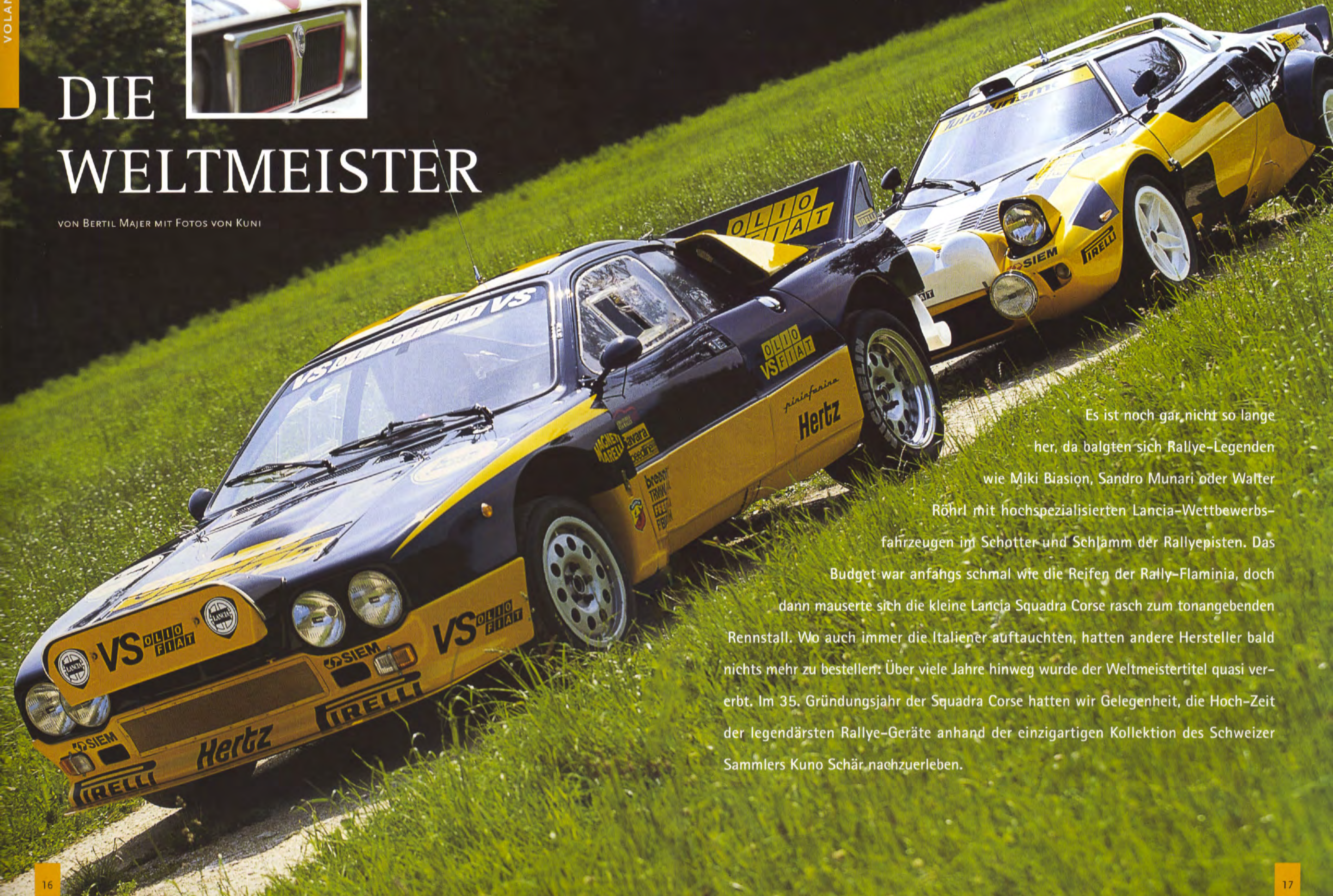
13.
AUSGABE

Alfa 166

HEEL

DIE WELTMEISTER

VON BERTIL MAJER MIT FOTOS VON KUNI



Es ist noch gar nicht so lange her, da balgten sich Rallye-Legenden wie Miki Biasion, Sandro Munari oder Walter Röhrl mit hochspezialisierten Lancia-Wettbewerbsfahrzeugen im Schotter und Schlamm der Rallyepisten. Das Budget war anfangs schmal wie die Reifen der Rally-Flaminia, doch dann mauserte sich die kleine Lancia Squadra Corse rasch zum tonangebenden Rennstall. Wo auch immer die Italiener auftauchten, hatten andere Hersteller bald nichts mehr zu bestellen: Über viele Jahre hinweg wurde der Weltmeistertitel quasi vererbt. Im 35. Gründungsjahr der Squadra Corse hatten wir Gelegenheit, die Hoch-Zeit der legendärsten Rallye-Geräte anhand der einzigartigen Kollektion des Schweizer Sammlers Kuno Schär nachzuerleben.

Als der heutige Prost-F1-Teammanager Cesare Fiorio 1963 mit Unterstützung seines Freundes Dante Marengo die HF Squadra Corse aus der Taufe hob, ahnte er sicherlich nicht, daß damit das erfolgreichste Team in der Geschichte des Rallyesports gegründet wurde. Vor allem wegen des begrenzten Budgets begann man, sich mit zaghaft modifizierten Lancia vom Typ Flaminia Coupé und Flavia Zagato in der Tourenwagen-Europameisterschaft zu enga-

gieren. Wegen des hohen Wagengewichts waren die Lancia „HF“ (für „High Fidelity - hohe Zuverlässigkeit“) auf der Rundstrecke nur eingeschränkt wettbewerbsfähig und glänzten mehr durch ihre betörenden Formen denn durch sportliche Leistung. Einen viel besseren Eindruck hinterließen sie bei Einsätzen auf holprigen Rallyepisten: Die von Haus aus solide konstruierten Lancia konnten hier ihre ganze Zuverlässigkeit ausspielen. Aus diesem Grund lancierte man auch einen groß angelegten Angriff auf die Rallye Monte Carlo 1964, zu der fünf in der osso Corsa lackierte Flavia Coupés gemeldet wurden, die im Ziel alle unter den ersten Dreißig lagen. In den darauffolgenden Jahren entwickelten sich die beiden Standbeine des Teams, Rundstreckenrennen und Rallyesport, unterschiedlich: Während man auf den Permanent- und Asphaltkursen von Mißerfolgen und schweren Unfällen gebeutelt wurde, eroberte man in Wald und Feld den einen oder anderen Siegerkranz.

Im Jahre 1965 wurde die HF Squadra Corse von Lancia zur offiziellen Werkmannschaft bestimmt. Endlich mußte man weniger auf die finanziellen Rahmenbedingungen achten und bezog große, repräsentative Räume im Lancia-Werksgebäude an der Via Caraglio. Dem Wunsch der Lancia-Oberen, das gerade eingeführte neue Modell Fulvia stärker in das Sportprogramm einzubinden, trat man im Team zunächst mit Skepsis entgegen. Der Wagen wirkte den Ingenieuren zu filigran für den harten Rallye-Einsatz, doch der triumphale Gesamtsieg einer Fulvia-Limousine bei der Rallye dei Fiori brach das Eis. Der Durchbruch für das Fulvia-Coupé als Lancias künftige „Wunderwaffe“ gelang 1966, als sie bei der Rallye dei Fiori gegen die favorisierten Ford Lotus Cortina und Porsche 911 erneut einen Gesamtsieg herausfuhr.

In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre mauserte sich die Fulvia HF unter den kundigen Händen der Squadra-Techniker zum Seriensieger und sicherte sich 1969, im Jahr der Übernahme durch die Konzernmutter Fiat, erstmals die Rallye-Europameisterschaft. Auch Anfang der siebziger Jahre erwies sich die Paarung Sandro Munari/Lancia Fulvia HF noch als wettbewerbsfähig, wie der Marken-WM-Titel 1972 und eine erneute Europameisterschaft 1973 unterstrichen.

Lancia Stratos:

Kompromißlos mit Ferrari-Technik

Indes stand in der Carrozzeria Bertone zu diesem Zeitpunkt schon die Wachablösung bereit: Der extrem keilförmige Mittelmotor-„Stratos“ läutete das Konzept kompromißlos betriebener Werkseinsätze ein. Geld spielte im Kampf der Automobilhersteller um die Marken-WM eine immer untergeordnete Rolle. Da der Stratos ausschließlich für den Gruppe-4-Rallyeeinsatz gedacht war, entstanden „Zivil“-Fahrzeuge nur wegen leidiger Homologationsbestimmungen der Automobilverbände. Lancia-Chef Ugo Gobatto war klar, daß der 1600er-Fulvia-HF-Vierzylinder auf Dauer kein adäquater Treibsatz für den neuen Supersportwagen sein könnte. Man baute auf Kooperationsbereitschaft innerhalb der Firmenverwandtschaft: Die kleine, 50prozentige Fiat-Tochter Ferrari hatte einen V6-Motor im Regal, die mit einem kompakten Zylinderwinkel von 65 Grad für die geduckte Linienführung des Stratos wie geschaffen schien. Der 2,4 Liter große Dino-Motor leistete 190 Pferdestärken und katapultierte die 980 Kilo schwere Flunder aus Turin in unter sieben Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Motor und Getriebe fanden quer hinter dem Fahrer tief in einem stabilen Stahlkastenprofil Platz, das direkt mit der Fahrgastzelle verschraubt war.

Der Stratos kam ob seines Verwendungszwecks bewußt hochbeinig daher, trotzdem lag der Wagen wegen seines

niedrigen Schwerpunkts wie ein Go-Kart auf der Straße. Als Karosseriematerial war zunächst Aluminium vorgesehen, zum Serienstart 1974 trug der Sportwagen aber schließlich einen knapp sitzenden Anzug aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Als unmißverständlichen Hinweis auf den geplanten Verwendungszweck fanden sich in Fahrer- und Beifahrertür üppig dimensionierte Helmablagen. Am 1. Oktober 1974 wurde der Lancia Stratos dank der 147 bereits bei Bertone vorproduzierten Exemplare offiziell als Gruppe-4-Wagen homologiert. Bertone fertigte in der Produktionsstätte Chivasso insgesamt 500 Monocoques, auf deren Basis bis 1979 annähernd die gleiche Zahl von Komplett-Fahrzeugen zusammengefügt wurde. Der letzte Stratos ließ offiziell 1978 die Werkstore hinter sich und fand zum Preis von etwa 30.000 Mark einen Käufer.

Siege in Serie

Wegen des Übergangs vom Fulvia-Coupé auf den neuen Hoffnungsträger wollte das Werk 1974 an nur wenigen, kleineren Veranstaltungen teilnehmen, um nicht zu früh alle Karten auf den Tisch zu legen. Ein Start bei der Targa Florio brachte dann doch einen Sieg, der von

der Leitung der Squadra eigentlich gar nicht erwartet war, aber freudig zur Kenntnis genommen wurde. Bald darauf wurde die 260 bis 280 PS starke Vierventil-Version des Stratos

mit Dachflügel und Heckspoiler vom Automobilverband abgesegnet. Derart gestärkt konnte Lancia bereits im Übergangsjahr 1974 unerwartet gegen die Konkurrenz aus dem eigenen Hause auftrumpfen. Weitere Leistungsspritzten folgten, und der Stratos mutierte zu einem 350 PS starken, flammenspeienden Monster. Die Fiat X1/9 und 124 Rally Abarth gerieten immer mehr in die Opferrolle, wenn Lancia oder das Semi-Werksteam „Jolly Club“ ihren bedrohlichen Ungeheuern freien Lauf ließen. Obwohl mit dem Fulvia Coupé, dem Beta und dem Stratos drei verschiedene Fahr-

zeug-Muster eingesetzt wurden, gewann man auch diese letzte Etappe und sicherte sich so 1974 den WM-Titel.

Die Begeisterung über den Erfolg der kleinen Tochter Lancia über die große Mutter Fiat hielt sich bei der Geschäftsleitung indes in Grenzen. Um für die Zukunft weitere kostspielige Familienfehden zu vermeiden, etablierte man zur Saison

1975 erstmals einen „Aufsichtsrat“, der die Sportaktivitäten aller Fiat-Töchter koordinieren sollte. Durch die kräftige Finanzspritze des staatlichen Fluglinie Alitalia war es Lancia möglich, die Bemühungen für das Projekt „Titelverteidigung '75“ technisch auf ein noch höheres Niveau zu heben: Fünf Einsatz-Stratos, fünf Ersatz-Stratos, vier Beta-Coupés sowie vier Beta-Ersatzfahrzeuge wurden von der Squadra unterhalten - ein im Rallyesport bis dahin beispielloser Aufwand, der das vom Werk weitgehend autark operierende Team schnell an die Grenzen seiner Belastbarkeit brachte.

Einzug der Professionalität

Die Squadra setzte 1976 neue professionelle Maßstäbe, indem sie zur Rallye Monte Carlo erstmals ein Fahrzeug vor das eigentliche Wettbewerbsfeld abdelegierte. Dieser Wagen fungierte als „Eisspion“ für die Stratos, die sich im Wettkampf befanden. So konnten wichtige Daten über den Zustand der Strecke in die Reifenkalkulation mit einbezogen werden. Speziell für die neue Saison waren von Technologiepartner Pirelli neue Reifen für den Champion entwickelt worden, die in verschiedenen Gummimischungen und Profiltiefen geliefert wurden. Ein eindrucksvoller 1-2-3-Sieg stand am Ende der sorgfältigen Vorbereitung und zeigte der Konkurrenz, wie weit sie zurückgefallen war.

Nach überragenden Erfolgen (Rallye-Marken-Weltmeister 1974, 1975 und 1976) kam das politisch erzeugte Ende der



Er ist der Urvater aller Rallye-Legenden: Der Lancia Stratos



Sonderausstellung: Kuno Schärs „Olio Fiat“-Flotte mit Fiat Abarth 124 Rally und 131 „Mirafiori“.

stärker in das Sportprogramm einzubinden, trat man im Team zunächst mit Skepsis entgegen. Der Wagen wirkte den Ingenieuren zu filigran für den harten Rallye-Einsatz, doch der triumphale Gesamtsieg einer Fulvia-Limousine bei der Rallye dei Fiori brach das Eis. Der Durchbruch für das Fulvia-Coupé als Lancias künftige „Wunderwaffe“ gelang 1966, als sie bei der Rallye dei Fiori gegen die favorisierten Ford Lotus Cortina und Porsche 911 erneut einen Gesamtsieg herausfuhr.





zwischen eine Weltmeisterschaft errungen und freundete sich mit der Vorstellung an, nun auch Lancia wieder in das Geschehen eingreifen zu lassen. Eilig wurde eine Rallye-Version des Montecarlo in Auftrag gegeben, die auf die Abarth-Projektnummer 037 hörte.

Ein Schritt weiter: Lancia Rally 037

Der Wagen besaß einen längs eingebauten Mittelmotor, das im Fahrzeugheck untergebrachte Getriebe ermöglichte den leichten Austausch der Übersetzungsstufen ohne Ausbau des Aggregats. Die serienmäßige Fahrgastzelle des Montecarlo wurde mit einem Überrollkäfig versteift und durch kräftige Rohrrahmen an Front und Heck für die Aufnahme der Rennaggregate vorbereitet. Pininfarina übernahm die Produktion der 200 zur Homologation notwendigen Exemplare, sechs Prototypen waren zuvor von Marchesi in Modena zusammengeschweißt worden.

Nach ersten Versuchen entschied man sich dafür, das bewährte Lancia-Zweitliter-Kurbelgehäuse von einem Volumex-Rootsgebläse beatmen zu lassen, da ein Turbolader die für Rallye-Einsätze ungünstige Drehmomentschwäche im unteren Bereich aufwies. Außerdem sorgte der von Mo-

toren-Papst Lampredi entwickelte Vierventil-Zylinderkopf dafür, daß das Triebwerk 205 höchst muntere PS entwickelte. Eine ultraleichte Karosseriehaut aus dünnem GFK bot den Vorteil hoher Anpassungsfähigkeit, außerdem ließen sich Vorderwagen und Heckteil zur besseren Wartung völlig wegklappen.

Unmittelbar nach seiner Homologation durch die Motorsportbehörde bestritt der 037 Rally seinen ersten Wettbewerbseinsatz bei der Rallye Costa Smeralda. Anfangs hatte das auf der Rundstrecke erfolgsverwöhnte Montecarlo-Chassis bzw. die Werksfahrer Alén, Bettenga und Vudafieri noch mit technischen Unzulänglichkeiten zu kämpfen. Mit den Erfahrungen aus der laufenden Saison homologierte man noch im gleichen Jahr eine Evolutionsstufe mit 305 PS. Sie erhielt ein längeres Volumex-Gebläse, eine mechanische Saugrohreinjection und Karosserieteile aus Kevlar.

Die ersehnten Siege wollten sich jedoch noch immer nicht einstellen, da die Zuverlässigkeit des hochgezüchteten Vierzylinders der technischen Entwicklung hinterherhinkte. Schließlich wußten sich die Ingenieure um Motorenschef Tonti nicht an-

Das markante Design der „Olio Fiat“-Lackierung stammt ursprünglich von Giorgetto Giugiaro.



LANCIA STRATOS HF, GR. 4, 1974

Als Kuno Schär Ende 1988 aufgrund einer per Telefax übermittelten Fotografie für ein erkleckliches Sümmchen die Ruine eines Lancia Stratos kaufte, erklärten ihn seine Freunde einstimmig für verrückt. Heute, da der Stratos nach aufwendiger Restaurierung makellos in „Olio Fiat“-Farben erstrahlt, teilen sie Schärs Freude über die ungewöhnliche Geschichte des Ex-Jolly-Club-Wettbe-

aufgebaut und von Arturo Merzario pilotiert. Das in Marlboro-Sponsorfarben lackierte Ungetüm wies große Spoilerflächen sowie 13 (!) Zoll breite Hinterräder auf und leistete dank Kugelfischer-Einspritzung und 24V-Technik gut und gerne 300 PS. 1975 wurde der Wagen nach Gruppe-4-Reglement zurückgerüstet und unter Vincent/Jaubert bei der Tour de France eingesetzt. 1977 und 1978 folgten zwei Einsätze beim Giro d'Italia (Gianfranco Ricci), dann wurde der schnelle Keil an die spanische Niederlassung des Mailänder Rennstalls „Jolly Club“ abgeschoben, wo er bis 1982 in der Farben einer Jeansmarke in der nationalen Rallyemeisterschaft brillierte. Bis 1988 dämmerte der Haudegen in der Ecke einer Karosseriewerkstatt in Barcelona vor sich hin. Kuno Schär betraute den Ex-Lancia-Präparator Giuliano Facetti in Mailand mit dem kompletten Neuaufbau (inklusive neuer Rohkarosse), und der Meister hat wirklich ganze Arbeit geleistet.



Kuno Schär bewegt seine Lieblinge oft als Vorausfahrzeug bei Rallyes.



erfolgreichen Rallye-Maschine Stratos. Die mächtige Mutter Fiat drängte darauf, 1977 mit einem ihrer Fahrzeuge zum Zuge zu kommen. Der 131 „Mirafiori“ sollte endlich für klingende Münze bei den Händlern sorgen, da er sich als Rallyesieger besser verkaufte denn als Hinterherfahrer. Die Erfolge des Stratos hingegen ließen sich nur schlecht vermarkten, da sein abgehobener Glanz auf kein Großserienmodell abfärbte.

Lancia war gehalten, mit ihm nur noch gezielte Show-Auftritte zu absolvieren und sich nicht mehr weiter um den Weltmeistertitel zu bemühen. Das hausinterne „Stillhalte-Abkommen“ sicherte Fiat 1977 die Marken-WM, und wenig später ging die erfolgreiche Lancia Squadra Corse ganz in der Fiat-Motorsportabteilung auf, die sich nun einfach „Squadra Unificata“ nannte, mit Cesare Fiorio an der Spitze. Restriktionen durch die FIA und marketingtechnische Erwägungen beendete 1978 das Kapitel „Stratos-Werkseinsätze“ endgültig: Am 18. Dezember meldete die

Fiat-Sportabteilung den Rückzug aller Stratos zugunsten der Fiat 131 Abarth. Der eindrucksvolle Sieg eines Privat-Stratos bei der Rallye Monte Carlo 1979 zeigte jedoch deutlich, daß der Wagen immer noch wettbewerbsfähig war. Die einmalige Bilanz von 82 Siegen, drei Rallye-Europameisterschaften und drei Marken-WM-Titeln war bis zu diesem Zeitpunkt von keinem anderen Rallyefahrzeug erreicht worden.

Lancia wurde im Konzert der Fiat-Töchter von nun an die Rolle der Rundstreckenspezialistin zugewiesen. Als Fahrzeug sollte 1979 in der „Silhouette-Formel“ (Gr. 5) der von Pininfarina entworfene Lancia Beta Montecarlo eingesetzt werden, der von vielen bereits als Nachfolger des Stratos gehandelt wurde. Nach der Entwicklungszeit von über einem Jahr gelangen Lancia mit dem turboaufgeladenen, 370 PS starken Rennboliden mit den Werksfahrern Riccardo Patrese, Eddie Cheever, Michele Alboreto und Walter Röhrl tatsächlich einige ansehnliche Erfolge in Daytona, Paul Ricard und Monza. In den beiden darauffolgenden Jahren (1980/81) sicherte sich Lancia den Marken-Weltmeistertitel.

Doch Sportchef Cesare Fiorio wußte, daß die Öffentlichkeit den Langstreckenrennern zu dieser Zeit nicht annähernd die gleiche Aufmerksamkeit widmete wie ihren schmutzigen Rallye-Rivalen. Fiat hatte mit dem 131 in-

Links außen: Anspruch auf Komfort hatten die Stratos-Treiber nicht. Aber gut informiert waren sie.

ders zu helfen, als die Leistung auf 280 PS zu drosseln. Außerdem wurde eine Wassereinspritzung für das Volumex-Gebläse ausgetüftelt, die bei Gaswegnahme Temperaturspitzen im Ansaugkrümmer verhinderte. Für die neue Saison sorgten diese Modifikationen sowie hochkarätige Fahrer wie Walter Röhrl dafür, daß in Turin die Zeichen endlich wieder auf Sieg standen. Inzwischen mußten sich die Verantwortlichen in der Geschäftsleitung nämlich fragen lassen, ob das Antriebskonzept des ausgeizen 037 Rally der vorwärtsdrängenden Allrad-Konkurrenz (Audi Quattro) überhaupt noch gewachsen war. Die Antwort erfolgte durch einen überzeugenden Doppelsieg von Röhrl und Alén bei der Rallye Monte Carlo, einen Vierfachsieg bei der Tour de Corse sowie weitere Erfolge in Griechenland und Neuseeland. Dann folgte ein triumphaler 1-2-3-Heimsieg bei der Rallye San Remo, der den Titel „Markenweltmeister“ wieder nach Turin holte.

Für die Saison 1983 wollte man sich somit auf das konzentrieren, was man am besten zu beherrschen glaubte: Weltmeistertitel verteidigen. Die zweite Evolutionsstufe des 037 wartete mit einem neuen Zylinderkopf und einer Leistung von standfesten 325 PS gegen die Allrad-Fraktion auf – nicht genug, wie sich am Ende herausstellte. Nur noch eine weitere Saison trat der 037 Rally gegen die überlegene Konkurrenz an: 1985 verabschiedete sich laut Fiat-Nomenklatur stets hartnäckig „Tipo 151“ genannte 037 zum Ende der Saison mit dem Selbstbewußtsein, der letzte zweiradgetriebene Weltmeister gewesen zu sein.

Vielleicht ein Schritt zuviel: Lancia S4

Lancia zog 1986 dann den neuen Joker gegen die allradgetriebene Armada aus der Hinterhand. Die Abarth-interne Bezeichnung 038 umschreibt nur unzulänglich,



Knochenhart, ohrenbetäubend laut und furchterregend schnell: Der Lancia 037.

was für ein Monster der Lancia Delta S4 wirklich war. Die Väter des „Monsters“ hießen Aurelio Lampredi und Claudio Lombardi, die ein nur vage an einen Lancia Delta erinnerndes Kunststoffkleidchen über einen Motor mit vier angetriebenen Rädern stülpten. Der 1,7 Liter große Vierzylinder saß quasi mitten in der Fahrgastzelle, unmittelbar hinter den Vordersitzen und hatte nicht die entfernteste Ähnlichkeit mit irgend einem anderem Produkt des Hauses Fiat/Lancia. Ein Volumex-Gebläse und ein KKK-Abgasturbolader bliesen gemeinsam zum Angriff: Der 890 Kilo leichte S4 leistete im Renntrimm mehr als 480 PS, die variabel auf Vorder- und Hinterachse abgegeben werden konnten. 200 Exemplare wurden mit einer Leistung von 250 PS als „Stradale“ gebaut. Sie wurden an Sammler und abgebrühte Rallye-Enthusiasten verkauft.

Nach einem Doppelsieg bei der RAC-Rallye in England, einem Sieg bei der Rallye Monte Carlo und einem zweiten Platz bei der Rallye Schweden wurde die schützende Hand, die über den PS-Wahnsinn der Gruppe B wachte, plötzlich weggezogen. Ein Konkurrenzteam raste in eine Gruppe von Zuschauern, und bei der Korsika-Rallye verunglückten die Lancia-Piloten Toivonen/Cresto tödlich.

Lancia zog sofort alle verbleibenden Fahrzeuge aus dem Wettbewerb zurück und beendete die Saison vorzeitig. Die Fahrzeuge der Gruppe B waren leistungsmäßig über das Ziel hinausgeschossen. Selbst Lenkradvirtuosen wie Walter Röhrl taten sich schwer damit, den eklatanten Leistungsüberschuß zu beherrschen. Schließlich mußten die politisch unkorrekten Gruppe-B-Monster abdanken.



Back to the roots: Delta HF 4WD

Zur Saison 1987 traten damit die Fahrzeuge der seriennahen Gruppe A ins Rampenlicht des Rallyesports. Der im Oktober 1986 vorgestellte Lancia Delta HF 4WD bot sich als ideale Basis an. Seine Allradtechnik war vom Feinsten: Ein Planeten-Verteilergetriebe führte 56 Prozent der Motorkraft nach vorn, 44 nach hinten. Außerdem verfügte der Wagen über einen kraftvollen, für Rallyezwecke bis zu 260 PS starken Zweilitermotor mit Garrett-T3-Turbolader, dazu eine automatische Ferguson-Sperre und ein Torsen-Sperrdifferential.

Der Delta HF 4WD sicherte sich von Anfang an als „echter Allradler“ Pluspunkte gegenüber den meisten Konkurrenten, die lediglich umgebaute Fronttriebler waren und dies auch bei den Fahreigenschaften nicht verleugnen konnten. Nachdem Lancia der Motorsportbehörde FISA Anfang 1987 die Produktion von 5000 zur Homologation erforderlichen Einheiten nachgewiesen hatte, fuhr der kleine Delta seinen Gegner erwartungsgemäß schon in der ersten Saison um die Ohren. Das von Lancia entdeckte Talent Massimo „Miki“ Biasion hetzte den

LANCIA RALLY 037, GR. B, 1983

Kuno Schärs Lancia 037 mit der Chassisnummer 306 ist eines der 20 von Abarth gebauten Gruppe-B-Rallyfahrzeuge der ersten Evolutionsstufe, ausgestattet mit einem per Volumex-Kompressor aufgeladenen „Mirafiori“-Vierzylinder mit Vierventilkopf und gut 330 PS aus 2 Litern Hubraum. Der Schweizer Rallyefahrer Christian Blanc war der erste Besitzer des brandneuen 037, der bei zwei oder drei nationalen CH-Rallyes die Konkurrenz schockierte, bevor das (ebenfalls Schweizer) Ehepaar Jacquillard Mitte der achtziger Jahre damit verschiedene nationale und EM-Läufe bestritt. Nachdem die Monster der Gruppe B aus dem Rallyesport verbannt wurden, durfte der 037 nur noch bei Bergrennen und Slaloms starten – ein in der Tat unwürdiges Schicksal für ein einstiges Weltmeisterauto. Kuno Schär kaufte den weiß lackierten Renner im November 1988 zusammen mit einem Lkw voller Ersatzteile. Domenico Fasano, ehemals Markku Aléns persönlicher Chefmechaniker, baute den Wagen unter Verwendung der zahlreichen Neuteile im Stil des einst von Tabaton pilotierten „Olio Fiat“-037 wieder auf. Dadurch darf Kuno Schärs 037 heute als einer der wenigen weitgehend originalgetreu erhaltenen Lancia Rally 037 gelten.



Mit seiner relativ weiten „Halskrause“ atmet der Integrale vernehmlich und drängt bei der kleinsten Gaspedalbewegung un-
bändig vorwärts.



Delta HF 4WD von Sieg zu Sieg, und am Ende des Jahres belegten die Werks-Delta die

Plätze eins bis drei in der Gesamtwertung. Der Titel des Markenweltmeisters ging in so überzeugender Manier an die Italiener, daß viele andere Hersteller der Serie frustriert den Rücken kehrten. So manche Marketingstrategen hatten die neue Gruppe A schlicht als „zu langweilig für die Zuschauer“ unterschätzt...

Trotz der eindrucksvollen Dominanz fühlten sich die Lancia-Ingenieure von der zu großen Seriennähe des HF 4WD in ihrem Entwicklungsspielraum eingeengt. Um die Möglichkeiten des Gruppe-A-Reglements optimal auszuschöpfen, entwickelte man schon während der Saison 1987 einen Nachfolger, der wesentlich kompromißloser zur Sache ging als der unspektakuläre HF 4WD.

Nur ein Jahr nach der Vorstellung des ersten Gruppe-A-Delta folgte der neue „Integrale“. Das erfolgreiche Antriebskonzept wurde nur in Details verbessert, und unter der Haube trat ein größerer Turbolader in Dienst. Verbreiterte Kotflügel und Neun-Zoll-Felgen sorgten für einen optisch imposanteren Auftritt und sicherten gleichzeitig das gewünschte Entwicklungspotential während der

LANCIA DELTA INTEGRALE 16V, GR. A, 1991

Der Delta Integrale in Kuno Schärs Sammlung ist ein echtes Ex-Werksauto, gefahren von Loubet/Chiaroni bei der Rallye Corsica. Schär hatte genau nach einer solchen Leichtbauversion (1100 statt 1350 kg durch dünneres Karosserieblech) in einer Asphaltausführung (normalerweise mit breiter 9-Zoll-Bereifung und aufgesetzten Kühlungs-„Frisbees“) gesucht und war bei einem italienischen Sammler fündig geworden. Mit dem großen „Air Restrictor“ im Ansaugtrakt leistet der aufgeladene Sechzehnventiler zwischen 340 und 370 PS – deutlich mehr als die späteren Evo-3-Versionen mit engerer „Halskrause“. „Der Integrale ist das schnellste Auto, das ich je gefahren bin“, schwärmt Kuno Schär. „Dagegen ist sogar ein Ferrari F40 ein lahmes Eisen.“ Tiefflugverdächtig auch die Kraftstoffsorte: Der Renn-Integrale läuft aufgrund seiner hohen Verdichtung mit einem Gemisch aus AVGAS (Flugbenzin mit 108 ROZ) und Super Plus. Als er den Wagen im letzten Herbst in die Schweiz überführte, fand er in den zugehörigen Dokumenten eine detaillierte Ersatzteilrechnung über den Aufbau des nur bei drei Wettbewerben eingesetzten Monster-Lancia. Danach berechnete die Abarth-Rennabteilung zum Beispiel 116 Mio. Lire (ca. 110.000 DM) für das spezielle Sechsganggetriebe und 50 Mio. Lire für die Rohkarosse, summa summarum knapp 600.000 DM für das Komplettfahrzeug.



Saison. Hinzu kam ein umfangreiches Sportzubehörprogramm, das ein optionales Sechsganggetriebe oder neu programmierte Motorelektronik umfaßte.

Das Zauberwort: „Integrale“

Der Delta Integrale war so erfolgreich und begehrt, daß Lancia den 5000 Homologationsmodellen gleich 2500 weitere hinterherschickte, um heißblütige Hobbypiloten und Privatfahrer zu befriedigen. Auf der Rallyepiste sorgten die Maschinen aus Turin für lange Gesichter bei der Konkurrenz. Die Überlegenheit der Allrad-Lancia war so erdrückend, daß die ersten zwei Rallyes der Saison 1988 sogar mit dem Vorjahres-HF 4WD bestritten und gewonnen werden konnten. Erst dann ließ man den „Dominator“ Integrale auf die wehrlosen Gegner los. Als Weltmeister des inoffiziellen Lancia-Club-Championats (10 Siege in 13 Läufen) wählte die Konzernspitze den Italiener Biasion.

Der Delta-Jahrgang 1989 brachte die bis dato kräftigste Auflage des Integrale. Der 200 PS starke „Integrale 16V“ hatte eine weitere Kraftspritze in Form des neuen Turbo-Vierventilmotors aus der Thema-Baureihe erhalten. Wegen der gestiegenen Bauhöhe des 16-Ventil-Zylinderkopfs wölbte sich die Motorhaube provokant nach oben, die Radkästen gingen noch einmal in die Breite.

Die Meisterschaftskrone war 1989 zwar noch immer für Delta/Biasion reserviert, aber man hörte in der Ferne langsam das Keuchen der Konkurrenz näher kommen. Zur Sicherheit zündete man noch in der gleichen Saison eine neue Stufe der Delta-Rakete, die schon bei der Rallye San Remo ihren ersten Sieg feierte.

Der Rallye-Integrale hatte sich mit seinem Gewicht von 1100 Kilo und weit über 300 PS Motorleistung immer weiter von der frei verkäuflichen Straßenversion entfernt. Und



auch die Konkurrenz kam langsam in Tritt: Der Leistungsunterschied gegenüber den inzwischen verbotenen Gruppe-B-Boliden antreten zu lassen, wurde mit exotischen Karosseriematerialien, aufwendiger Elektronik und komplexen Fahrwerkskonstruktionen nahezu aufgewogen. 1990 gelang der zahlenmäßig starken Lancia-Delta-Flotte zwar noch ein Marken-WM-Titel, aber der Fahrertitel ging an den Spanier Carlos Sainz im Toyota Celica Turbo 4WD.

In der folgenden Saison schlug das Lancia-Team mit vereinten Kräften zurück und eroberte den zur Saisonmitte schon fast an Toyota verloren geglaubten Markentitel mit Siegen in Afrika, Griechenland, Finnland, Australien, Italien und England. Der fernöstlichen Konkurrenz wurde auch der Titel des Fahrerweltmeisters entrisen: Lancia-Werksfahrer Juha Kankkunen durfte sich als bester Rallyepilot der Saison feiern lassen.

Die Saison 1991 endete mit einer handfesten Überraschung: Völlig unerwartet verabschiedete sich das Lancia-Werksteam offiziell aus der Rallye-WM. Zur großen Erleichterung aller Fans blieben der Serie wenigstens die Martini-Racing-Integrale erhalten. Der Rennstall wurde durch zahlreiche Mechaniker des Werksteams verstärkt und setzte die vom Jolly-Club akribisch vorbereiteten Fahrzeuge mit Semi-Werksunterstützung ein.

Als weiterentwickeltes Wettbewerbsfahrzeug konnte man 1991 auf den anlässlich der IAA in Frankfurt präsentierten „Über-Delta“ zurückgreifen. Der Integrale 16V Evoluzione verfügte über eine noch breitere Spur, breitere Räder und breitere Kotflügel. Durch einen kleineren (bzw. weiteren) Air-Restrictor wurde die Leistung um 10 PS angehoben. Kleinere, stärker dimensionierte Bremsscheiben sorgten für optimale Verzögerungswerte auch auf Asphalt. Für den Rallye-Einsatz war vor allem der einstellbare Dachspoiler interessant, während Scheinwerfer in ellipsöider Bauweise böse aus dem Gesicht des begehrten „Breitlings“ funkelten. Der Wagen lehrte nochmals alle das Fürchten, die gehofft hatten, das Thema Lancia Delta nach nunmehr fünf frustrierenden Jahren endgültig abhaken zu können. Didier Auriol und Juha Kankkunen hielten die Fahnen des Traditionsunternehmens mit ihrem Doppelsieg bei der 1000-Seen-Rallye hoch und verteidigten so früh den sensationellen sechsten Markenweltmeistertitel in ununterbrochener Folge.

Trotz oder gerade wegen dieses einmaligen Erfolges entschied die Fiat-Sportabteilung, nun auch die Semi-Werkteams aus dem Wettbewerbsgeschehen zurückzuziehen. Statt dessen huldigte man der einzigartigen Sportkarriere des Rekordweltmeisters Delta Integrale mit zahlreichen, exklusiven Sondermodellen, von denen in einer der kommenden VOLANTE-Ausgaben die Rede sein wird. ■

