auto exklusiv

Das Oldtimer-Magazin der «Automobil-Revue»

14

Schär in voller Fahrt am Hunsrück-Rallye 1993 für historische Fahrzeuge. Sein Fahrzeug: Opel Manta 400 nach Gruppe B, dessen Hochleistungs-Vierzylinder 276 PS abgibt (Foto Hofmann).

Die bedeutendste Schweizer Kollektion ihrer Art

Schärs Rallyeautos

Der Solothurner Kuno Schär ist in der Liebhaberauto-Szene fürwahr kein Unbekannter. Vielen ist der 42jährige Versicherungskaufmann als Präsident des Ferrari Owners' Club Switzerland und Organisator von Exklusivreisen für Autonarren geläufig. Dass er sich aber im Lauf der Jahre eine bemerkenswerte Sammlung potenter Rallye-Autos aufgebaut hat, dürfte selbst für manchen Insider eher einer Überraschung gleichkommen.

Max Stoop (Fotos Rob de la Rive Box und Archiv Schär)

Blick auf einen Teil der Sammlung. Im Vordergrund der Lancia Rally 037, dahinter der Fiat 131 Abarth und ganz rechts hinten der MG Metro 6R4.

So steht in Schärs Einstellhalle die praktisch lückenlose Reihe von Rallye-Fahrzeugen des Fiat-Konzerns von 1968 bis 1982. Das älteste Auto dieser Gruppe ist ein Coupé Lancia Fulvia HF 1300, dessen hübscher V4-Motor 129 PS leistet.

Es erstaunt den Betrachter von heute, wie wenig an diesem Rallye-Auto von 1968 gegenüber der Serienausführung geändert wurde. Gewiss besitzt das wohlgeformte sattrote Coupé mit dem charakteristischen, über Motorhaube, Dach und Kofferraum führenden gelb-blau-gelben HF-Streifen einen Überrollkäfig; aber sonst gibt sich dieses Hochleistungsauto von damals vergleichsweise normal. Dabei handelt es sich bei Schärs Sammelstück immerhin um einen Werkswagen, mit dem Sergio Barbasio im Monte-Carlo-Rallye 1968 Fünfzehnter wurde und der ungestüme Hannu Mikkola in der Österreichischen Alpenfahrt sogar ausgezeichneter Zweiter.

Etwas jüngeren Datums ist ein Fiat 124 Abarth nach Gruppe IV von 1973. Leistung: 172 PS. Angefangen hatte dieses Fahrzeug als Trainingswagen der Gruppe III und wurde später von der Scuderia Schio in ein Gruppe-IV-Auto umgebaut. Entstanden waren diese 124 Abarth aus dem damaligen Spider Fiat 124, einem Auto, das bis vor wenigen Jahren – zuletzt unter dem Markensiegel von Pininfarina – auch auf dem Schweizer Markt eine gerngesehene Rolle gespielt hatte.

In den Oliofiat-Farben

Kuno Schärs 124 Abarth ist – wie seine jüngeren Fiat- und Lancia-Fahrzeuge – in

Aus dem Inhalt

Passion für Rallyeautos

Kuno Schär ist nicht nur ein Experte in Oldtimer-Versicherungsfragen, er hat im Verlaufe der Jahre eine besondere Passion für Rallyeautos des internationalen Kalibers entwickelt. Hier steht er neben seinem prächtigen Mittelmotorcoupé Lancia Stratos. **Seite 77**

Eine einzigartige Laufbahn

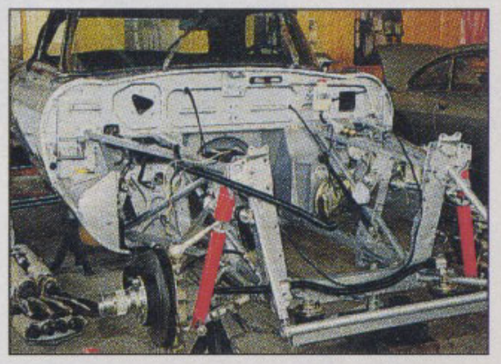
In diesem Jahr feiert die Amag, eines der grössten Schweizer Automobilimport- und Garageunternehmen, die ersten fünfzig Jahre ihres Bestehens. Aus kleinen Anfängen hatte Walter Haefner (Bild) ein einzigartiges Automobilimperium aufgebaut.

Seite 79

Scheideggers Classics

Ein bereits anerkannter Restaurierungsbetrieb hat vor kurzem seinen Standort gewechselt: nämlich von Brunnen nach Ibach . . ., womit Ernst Scheidegger im Kanton Schwyz geblieben ist. Rob de la Rive Box hat seine Karriere verfolgt. Bild: Jaguar E (ohne) V12.

Seite 83



Zum 20. Male Rétromobile

Die 20. Auflage der Rétromobile in Paris war ein winterlicher Höhepunkt der Oldtimerszene. Bild: Dieser Hispano-Suiza von 1926 hatte einst der Dollar-Milliardärin Barbara Hutton gehört. Edi Strebel berichtet auf

Seite 84

nengelb und Dunkelblau, mit entsprechender Beschriftung notabene. Ausser durch sein potentes «Kraftwerk» hob sich der Abarth vor allem auch durch die hintere Einzelradaufhängung mit Längszugstreben und langen Federbeinen vom Serien-Fiat ab. Ein solches Auto gewann 1972 mit Lindberg/Eisendle die Österreichische Alpenfahrt.

Dritter im Bunde ist ein Lancia Stratos mit Jahrgang 1974. Das Fahrzeug gehörte ursprünglich der bekannten Mailänder Rennvereinigung Jolly Club und wurde von Arturo Merzario aus Como gefahren, unter anderem beim Giro d'Italia 1974. Sein 248 PS starker Dino-V6-Motor ist übrigens eines von 15 von Anfang an mit Kugelfischer-Einspritzung ausgerüsteten Triebwerken.

Auch im extremen Rallye-Trimm besticht der gedrungene Stratos immer noch durch seine einzigartige, unverwechselbare Linienführung. Dabei war er ja anfänglich nichts anderes als eine von Marcello Gandini mit sicherem Strich gezeichnete und bei Bertone verwirklichte Designstudie.

Das Designerkind wurde dann von Lancia adoptiert und zu einem der perfektesten Rallyewagen weiterentwickelt. 1974 etablierten sich die Werks-Stratos in der internationalen Rallye-Szene mit Gesamtsiegen von Munari/Manucci sowohl im Rallye San Remo wie auch beim kanadischen Lauf von Rideau Lakes. Sandro Munari gelang es, das Rallye Monte Carlo in den Jahren 1975, 1976 und 1977 zu gewinnen, und der Franzose Bernard Darniche setzte mit seinem 1979 errungenen Sieg noch eins drauf!

Der kurze Radstand und die Konzentration der Massen um die Hochachse (Mittelmotor!) verliehen dem Stratos eine beispielhafte Wendigkeit; nur das Geradeausfahren mit dem keilförmigen Ding bereitet seinem Piloten nicht unbedingt eitel Freude.

Dies änderte sich schlagartig, als die Fiat-Gruppe auf das Modell 131 Abarth, ebenfalls ein Gruppe-IV-Fahrzeug, zu setzen begann: Es trug nämlich seine Maschine wieder vorne. Kuno Schär besitzt ein Exemplar dieses Baumusters aus dem Jahre 1977, und wie er uns sagte, gehört es zu jenen Rallye-Fahrzeugen seiner Sammlung, die er am liebsten fährt. Eben wegen seiner handfesten Richtungsstabilität.

Schärs 131 Abarth war ebenfalls ein Pferd aus dem Stall des Jolly Clubs aus Mailand. Die Fiat-Werkswagen gewannen 1977 die Rallye-Weltmeisterschaft, und Walter Röhrl/Christian Geistdörfer schwangen mit einem solchen Gefährt im Rallye Monte Carlo 1980 oben aus.

Das letzte in den Oliofiat-Farben aufgemachte Auto aus der Sammlung Schär ist ein Lancia Rally 037 nach Gruppe B aus dem Jahre 1982. Der Wagen gehörte seinerzeit dem Schweizer Rallyemeister Christian Jacquillard.

In seiner Silhouette lässt sich immer noch der Lancia Montecarlo erkennen, auch wenn der Typ 037 technisch mit diesem nicht mehr manche Gemeinsamkeit aufweist. Aus dem ursprünglichen Boulevard-Sportwagen, der schneller aussah, als er tatsächlich war, hatte man ein wahres, praktisch nur noch für Wettbewerbe geeignetes Geschoss gemacht. So ist der Motor nicht mehr quer vor der Hinterachse eingebaut, sondern ruht als Hochleistungsaggregat wie eine fette Spinne längs in einem hinteren Rohrrahmen.

Seitenansicht des Lancia Stratos (Ferrari-Dino-V6-Motor mit Kugelfischer-Einspritzung, 248 PS). Die Scheinwerferbatterie, die einem Periskop ähnliche Innenbelüftung und der bügelartige Dachspoiler dominieren. Kleines Bild: Kuno Schär, leidenschaftlicher Sammler spezieller Rallyeautos.

Nicht nur italienische Wagen

Kuno Schär hat aber nicht nur Fiat-Produkte in seiner Sammlung stehen. Nein – da trifft man zum Beispiel auch auf einen englischen Chrysler Sunbeam Lotus nach Gruppe 2. Dieses 250 PS starke Exemplar mit Jahrgang 1978 ist ein ehemaliger, vom Castrol-Team eingesetzter Werkswagen, der beim zur Europameisterschaft 1982 zählenden Zypern-Rallye mit dem Griechen Dimitri Mauropoulos den zweiten Gesamtrang belegte.

Schär kaufte das Auto als Ruine. Heute präsentiert es sich aber als perfekt zurechtgemachter Wolf im Schafspelz, und sein unter der Fronthaube lauernder Lotus-Zweinockenwellen-Vierzylinder vermag jeden Kenner zu begeistern.

Das Talbot-Team gewann übrigens 1981 mit Guy Fréquelin/Jean Todt (dem heutigen Teamchef von Ferrari) die Rallye-Weltmeisterschaft. Die Wagen hiessen damals bereits Talbot Sunbeam Lotus und traten gegen die allradgetriebenen Audi Quattro an.

Zu den erklärten Lieblingen Kuno Schärs gehört ein (Vauxhall-)Opel Manta 400; auch er ein Gruppe-B-Auto, und zwar aus dem Jahre 1985. Es handelt sich dabei um einen ehemaligen Werkswagen des GM Dealer Team England, mit dem 1986 die britische Open Rallye Championship gewonnen wurde. Kuno Schär schätzt an diesem 276 PS starken Fahrzeug vor allem sein problemloses Handling. 1985 wurden R. Brookes/M. Broad mit einem solchen Manta 400 Fünfte im englischen RAC-Rallye.

Und schliesslich hat der Solothurner noch einen ganz kuriosen Briten in seiner Sammlung: Einen MG Metro 6R4 mit Allradantrieb. Schär erstand dieses Rallye-Auto 1990 in England als noch ungebrauchten Neuwagen – und gewann damit im Oktober 1990 gleich das Rallye «10 000 Kurven von Korsika» für historische Fahrzeuge!

Beeindruckend an diesem gewiss für keinen Schönheitspreis reifen Kistchen ist der im Heck untergebrachte, sich riesenhaft ausnehmende V6-Motor mit sage und schreibe 330 PS. Ein Prototyp dieses potenten Rallyewagens erschien bereits 1984 am Genfer Salon mit einem 2,5-Liter-Leichtmetall-V6 von ca. 240 PS Leistung und noch weit weniger zerklüfteter Karosserie. Das Auto war damals in enger Zusammenarbeit mit dem Williams-Formel-1-Konstrukteur Patrick Head entstanden.

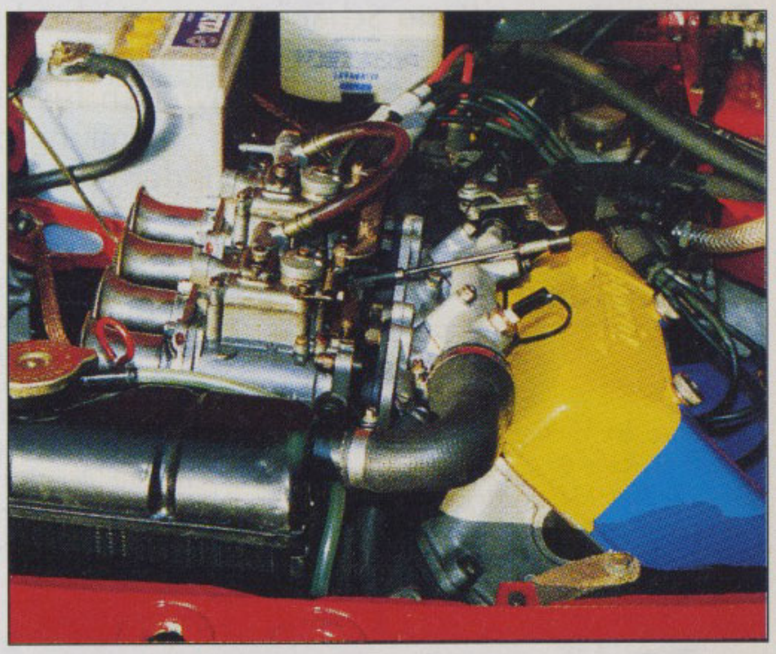
Schärs Fiat 131 Abarth in Aktion (Zweiliter-Vierzylindermotor, Rennversion ca. 245 PS).

Schärs Sammelstücke fahren!

Kuno Schär liebt es, seine schnellen Autos nicht nur in perfekten Zustand zu versetzen, sondern auch hie und da in ihrem angestammten Umfeld zu bewegen. Wie beispielsweise und schon erwähnt auf der Insel Korsika, oder dann am deutschen Hunsrück-Rallye. Kurz, überall dort, wo historische Rallye-Fahrzeuge zugelassen sind. So gehört er auch zu den Gründern des World Historic Rallye Car Owners' Club, der am 5. Januar 1993 am Sitz der FIA in Paris aus der Taufe gehoben wurde.

Und für Kuno Schär ist ein historisches Fahrzeug erst dann ein «richtiges Auto», wenn es auch seinem ursprünglichen Bestimmungszweck entsprechend gefahren werden kann. Rein statische Museumsstücke sagen ihm weit weniger zu. Und recht hat er.

Der Lancia Fulvia 1300 HF ist auch im Rallye-Trimm ein hübsches Auto geblieben.



Der Blick auf den gedrungenen 1,3-Liter-Vierzylinder-V-Motor des Fulvia 1300 HF zeigt vor allem eine imposante Vergaserbatterie mit zwei Doppelkörper-Solex, die der kleinen Maschine zu 129 PS oder rund 100 PS pro Liter verhelfen. Und dies bereits im Jahre 1968!

Der breitspurige Chrysler Sunbeam Lotus bereitete Schär arge Sorgen, bevor er sich im heutigen perfekten Zustand präsentieren konnte (Zweiliter-Lotus-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und rund 250 PS Leistung).

Kuno Schär während seiner Siegesfahrt im korsischen Rallye des 10 000 Virages 1990. Trotzdem der MG 6R4 wahrhaft keine Schönheit im herkömmlichen Sinne ist, verfehlt er seine Wirkung auf den Betrachter keineswegs. Der speziell für diesen Wagentyp entwickelte 2,5-Liter-Alu-V6 gibt rund 330 PS her.

Die Mannschaft Schär/Vidal mit ihrem Fiat 124 Abarth an der Tour de France 1994. Der für Rennen hergerichtete Doppelnockenwellen-Vierzylinder von 1,8 Litern Hubraum leistet rennmässig hergerichtet gute 170 PS.