

CLASSIC DRIVER

Lancia Rallye-Legenden: Die schmutzigen Jahre

Lead

Das Sammeln von Automobil-Preziosen könnte so schön sein, wenn nur dieses Warten nicht wäre. Bei der Elite Garage Zuzwill AG hingegen können Sammler nicht selten gleich eine komplette Kollektion erwerben – wie etwa diese drei farblich aufeinander abgestimmten Lancia Rallye-Ikonen.

Rar sind sie, das ist keine Frage. Lancia Rallye-Fahrzeuge haben in der Regel nicht nur eine bewegte Vergangenheit hinter sich, sondern machen sich auch hervorragend in jeder gut sortierten Auto-Kollektion. Sei es der traditionsreiche Stratos, der ultraflache 037 Rallye oder der Neo-Popper Lancia Delta Integrale.

Lancia Stratos Stradale





Begonnen hatte Lancias Trilogie der erfolgreichen Rallyefahrzeuge 1970 mit der Studie des Stratos 0. Das im Jahr darauf präsentierte Serienmodell hatte zwar nicht mehr viel mit dem Messmuster gemein, sorgte aber dennoch für reichlich Aufsehen in der Automobilwelt. Mit einem quer im Heck eingebauten V6-Motor mit 2,4 Liter Hubraum und Zweiventil-Zylinderköpfen erreichte der Stradale eine Leistung von 195 PS. Genug, um das 3,70 Meter große Coupé binnen 6,8 Sekunden auf 100 km/h zu katapultieren. Zu Ende war der Höllenritt in dem auf Rennerfolge getrimmten Zweisitzer erst bei sagenhaften 248 km/h. Doch auch wenn die Insassen angesichts der kargen Innenausstattung keinerlei Komfort erwartet, so dürfte zumindest beim Aufklappen der Front- und Heckverkleidung klar werden, dass der Stratos ein ganz besonderer Sportwagen ist, der bis weit in die 80er Jahre bei den unterschiedlichsten Rallyeevents von Sieg zu Sieg eilte

Lancia 037





Ähnlich erfolgreich konnte auch der Nachfolger des Stratos, der Lancia 037, seine Spuren in die Geschichtsbücher der Rallyehistorie schreiben. Anfang der 80er Jahre in einer Kooperation von Lancia, Abarth und Pininfarina entwickelt, erschien der ebenfalls mit einem Mittelmotor ausgerüstete Bolide erstmals 1982 auf der Bildfläche und beeindruckte in der Rallyeversion schon im Stand durch seine Leistungsdaten. Der aus dem eher biedereren Fiat 131 entnommene 2,0 Liter Vierzylindermotor kam in der „Rally“-Version dank einem Root-Kompressor und einem Vierventilzylinderkopf auf 310 PS. Die hier angebotene „Stradale“-Version, die 1984 im Rahmen des Homologationskontingents von rund 200 Fahrzeugen auf die Räder gestellt wurde, kann zwar nur mit 205 PS die Straßen unsicher machen, angesichts des Leergewichtes von 1.170 Kilogramm ergeben sich jedoch Fahrleistungen, die auch heute noch den Ansprüchen an einen Sportwagen genügen.

Angesichts der geringen Laufleistung des [zum Verkauf stehenden Fahrzeugs](#) von gerade einmal 13.000 Kilometern ist dem 037 jedoch schweren Herzens erst eine ausgiebige Einfahrphase zu gönnen. Wer sich im Anschluss daran um die Jahreswartung bemühen möchte, wird erfreut feststellen, dass sich das komplette Heck des 037 zu Wartungszwecken aufklappen lässt. Zum Vorschein kommt dann, neben dem längs eingebauten Motor, ein Gitterrohrrahmen, an dem das aufwändige Fahrwerk befestigt ist. Je zwei Stoßdämpfer pro Rad kümmern sich um die sichere Bodenhaftung, während die doppelten Querlenker die für den Rallyebetrieb notwendigen langen Federwege garantieren.

Lancia Delta Integrale HF



Angesichts der immer mächtiger auftrumpfenden Konkurrenz von Audi (Sport quattro) und Peugeot (205 T16)

im internationalen Rallyegeschäft musste Lancia 1985 dem heckgetriebenen 037 die Zielflagge zeigen. Die Zeit für den allradgetriebenen Delta integrale war gekommen. Erstmals mit einem Frontmotor ausgerüstet, trat Lancia an, das Erbe der erfolgreichen Ahnen zu verteidigen. Parallel zu den Rallyeversionen des Delta integrale rollten auch verschiedene Straßenversionen und Sonderserien zu den Kunden und lösten dort eine regelrechte Euphorie aus. Meisterstück der Entwicklungsabteilung war dabei die „Evoluzione“ genannte Top-Version des Delta, die in ihren beiden Versionen EVO I und EVO II mit exquisiten Rennsportlösungen wie einem wassergekühlten Ladeluftkühler aufwarten konnte. Doch auch wenn [dieser Lancia](#) in unserem Terzett vermutlich der modernste und komfortabelste sein dürfte, bleibt auch er ein Spezialist für den schnellen Ritt über winklige Passstraßen. Mit bis zu 215 PS, einem permanenten Allradantrieb und einem niedrigen Leegewicht zeigt der Delta integrale auch heute noch so manchem aktuellen Sportwagen den kantigen Dachspoiler. Und sollte der integrale den Fahrer nicht mehr vor unlösbare Aufgaben stellen, empfehlen wir den Umstieg in die fahrerisch deutlich anspruchsvolleren Modelle 037 und Stratos, solange diese noch verfügbar sind.





Fotos: Jan Baedeker

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/lancia-rallye-legenden-die-schmutzigen-jahre>
© Classic Driver. All rights reserved.