Verpassen Sie nicht die Chance, diese ikonischen und seltenen Lancias zu erleben

Lead
Die Passione Engadina, eines der schönsten Auto-Events von St. Moritz, feiert heuer die 2024 zurück nach Europa kehrende Kultmarke Lancia. Wir haben einen Blick hinter den Vorhang geworfen, um Ihnen einige Top-Fahrzeuge vorzustellen, die diesen Sommer in die Berge fahren werden.

Fragt man einen beliebigen Autoliebhaber, hat er wahrscheinlich immer eine Geschichte im Köcher, in der ein oder zwei Lancia vorkommen. Diejenigen, die sie noch am eigenen Leib erlebt haben, werden wahrscheinlich von den Eigenheiten, derm Design und natürlich dem Lächeln erzählen, das sie oft nur für das Auto selbst reserviert hatten. Ob es sich um einen Lambda aus der Vorkriegszeit, einen Aurelia aus der Mitte des 20. Jahrhunderts oder einen schlammverliebten 037 handelt: Lancia-Fans sind so leidenschaftlich, wie man es sich nur denken kann. Und es ist nur recht und billig, dass sie ihre Zeit zum Feiern bekommen.

Die Passione Engadina kehrt in diesem Jahr zum zwölften Mal in die sonnenverwöhnten Berge rund um St. Moritz zurück und hebt dabei die Lancia-Liebe und Begeisterung auf ein ganz neues Niveau. In einem kuratierten Pavillonbereich, der schon zwei Wochen vor dem am 25. August beginnenden Hauptevent für die Öffentlichkeit zugänglich sein wird, haben Fans die Möglichkeit, in das Erbe eines der einflussreichsten Automobilhersteller Italiens einzutauchen. Der Pavillon wird offiziell vom 12. bis zum 27. August von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein, der Eintritt ist kostenlos. Wenn Sie, wie wir, einfach zu neugierig darauf sind, was sich hinter den Vorhängen des Pavillons verbirgt, haben Sie Glück: Wir haben einige der besten Exponate bereits gesehen. Hier sind sie!

1969 Lancia Flaminia Marica

Wir beginnen unser Lancia-Fest mit einem der vielleicht stilvollsten Flaminias, die es gibt. Auf Basis des letzten verbliebenen Lancia Flaminia GT-Fahrgestells – also ohne Karosserie – beschloss die renommierte Carrozzeria Ghia, dass es angemessen sei, zum Abschied und im Vorfeld des 51. Turiner Salons von 1969 etwas ganz Besonderes zu bauen.

Das von Tom Tjaarda entworfene, elegante und auffallend moderne Coupé mit der so lang gestreckten Karosserie (Länge 4,41 Meter) entstand in der Zeit, als Ghia im Besitz

von Alejandro De Tomaso war. Der Entwurf zeigte deutlich, in welche Richtung sich das italienische Automobildesign zu Beginn des neuen Jahrzehnts bewegte. Dieser einmalige Flaminia wurde zu einer Art Versuchskaninchen für andere italienische Modelle, wie den De Tomaso Longchamp von 1973 oder den Maserati Kyalami von 1976. Autos, die erst Jahre nach dem Marica herauskamen und die zeigten, wie zukunftsweisend das Ghia-Design wirklich war. Trotz der vielen Rennwagen in Martini Livery, die das Gelände der Passione Engadina 2023 dominieren werden, haben wir uns ein wenig in dieses unauffällige Coupé verliebt!

1980s Lancia Beta Montecarlo & LC1 & 2

Es erklingt eine Symphonie aus Turbozischen und Getriebewummern, wenn diese drei Martini-Monster anrollen. Gebaut in Lancias wohl schönstem Jahrzehnt im Motorsport, haben diese Rennwagen ihre Gegner nicht nur besiegt, sondern bisweilen sogar dominiert. Der Beta Montecarlo Turbo entstand, nachdem der Fiat-Konzern beschlossen hatte, Lancia aus der Rallye-Weltmeisterschaft zurückzuziehen, um nicht in Konkurrenz zum Fiat 131 Abarth zu treten. Der mit Hilfe von Pininfarina gestylte Gruppe 5 sollte nun die Welt des Motorsports auf Asphalt und nicht jene auf Schotter erobern.

Der von einem 1,4-Liter-Turbomotor angetriebene Beta Monteceralo feierte 1979 bei den 6 Stunden von Silverstone sein Debüt in der Sportwagen-WM. Zwar endete das Rennen für Riccardo Patrese und Walter Röhrl schon nach vier Runden, doch holte sich Lancia am Ende der Saison den Titel in der Klasse unter zwei Liter Hubraum. 1980 und 1981 reichte es dann für die Italiener sogar jeweils zum Titel in der WM-Gesamtwertung, während Hans Heyer durch den Gewinn der Deutschen Rennsport-Meisterschaft 1980 auf einem von GS Tuning eingesetzten Beta Montecarlo ein zusätzliches Highlight setzte.

Zur Saison 1982 brachte Lancia Corse den als Gruppe 6 eingestuften offenen LC 1 an den Start. Gegen die neuen Gruppe C, und nur berechtigt für Punkte in der Fahrer-WM. Die bildschöne Barchetta wog nur 640 Kilo und wurde erneut von dem nun jedoch längs statt quer eingebauten 1,4-Liter-Turbo mit über 430 PS angetrieben. Mit dem Interims-Modell LC1 siegte Lancia in den Läufen am Nürburgring, in Mugello und in Silverstone, und für Patrese reichte es zum Vize-Titel hinter Jacky Ickx im Porsche 956. Gleich neben dem LC1 zu sehen ist im Pavillon der für die Saison 1983 entwickelte, geschlossene LC 2 (als „echter“ Gruppe C). Nun von einem Bi-Turbo-Ferrari-V8 befeuert, machte der LC2 da weiter, wo der Beta Montecarlo vier Jahre zuvor begonnen hatte.

1952 Lancia Aurelia Vignale

Dieses Coupé aus den frühen 1950er-Jahren, das bei der Passione Engadina 2023 wahrscheinlich zu den seltensten Exponaten gehören wird, gilt als eines der elegantesten Autos, die je gebaut wurden. Es basierte ursprünglich auf dem B52, von dem knapp hundert Exemplare von einigen der bedeutendsten italienischen Karosseriebauer der

damaligen Zeit neu eingekleidet wurden. Davon nur elf von der Carrozzeria Vignale in Turin, und von diesen wiederum nur vier mit unterschiedlichen, von Giovanni Michelotti gezeichneten Coupé-Karosserien – darunter dieses elegante grüne Modell.

Miki Biasion’s Lancia Delta Integrale

Dieses Auto bedarf keiner Vorstellung und wurde von einem der furchtlosesten und komplettesten Fahrer aus der Blütezeit des Rallyesports gesteuert: Miki Biasion. Der erstmals 1987 nach neuem Gruppe-A-Reglement eingesetzte Delta HF 4WD schrieb die Regeln für den Motorsport abseits befestigter Pfade neu und ermöglichte es den Fahrern, sich mit dem allradgetriebenen Hatchback vollkommen eins zu fühlen. Der von einem Garrett-Turbolader mächtig unter Dampf gesetzte DOHC-Zweiliter-Vierzylinder ließ den Delta nicht nur irre schnell geradeaus fahren, sondern bürgte dank massig Drehmoment auch auf engeren Sonderprüfungen für Bestzeiten-Abos. Über vier Evolutionsstufen gewannen Lancia Delta in Summe 46 WM-Läufe und sechs Konstrukteurs-Titel infolge – bis heute Rekord.

Miki Biasion, heute 65, gehört zu jenen mutigen Piloten, die in den 1980er-Jahren die feuerspeienden Biester zähmten. Der Italiener verbuchte 17 Siege in der Rallye-Weltmeisterschaft auf seinem Konto, bis auf zwei (Argentinien 1986 im Delta S4 und Akropolis 1993 in einem Ford Escort RS Cosworth) alle auf Delta HF 4WD/Integrale. Seine Rallyelaufbahn war von der Marke Lancia geprägt und nun eines seiner früheren Rallye-Modelle live zu erleben, wird für die Besucher der Passione Engadina ein Vergnügen sein.

1982 Lancia O37 EVO1 GrB

Es ist fast unmöglich, über Lancia zu sprechen, ohne die Dominanz in der 1982 von der FIA neu eingeführten Gruppe-B-Ära des Rallyesports zu erwähnen. Dadurch wurde auch Lancia, zuvor schon mit dem Stratos HF höchst erfolgreich, zum Bau eines komplett neuen Autos veranlasst.

Die Liste der Namen und Unternehmen, die an der Entwicklung des 037 getauften Modells beteiligt waren, ist lang: von Chefingenieur Sergio Limone bis hin zu Abarth, Dallara und natürlich Pininfarina. Das Ergebnis war ein Mittelmotor-Raketenschiff, das sich mit Leichtigkeit durch fast jedes Gelände schlängelte und nach einer problembehafteten Debütsaison (1982) im Jahr darauf dank fünf Siegen (dreimal Markku Alén, zweimal Walter Röhrl) als letztes Modell ohne Allradantrieb die Konstrukteurs-Wertung der Rallye-WM gewann. In der Fahrer-Wertung lag nur Audi-Quattro-Pilot Hannu Mikkola vor den beiden Lancisti.

Das im Pavillon der Passione Engadina ausgestellte Exemplar ist einer der erfolgreichsten 037, wurde von Walter Röhrl als auch von Markku Alén zu Siegen gefahren. Das Modell ist einer von fünf Lancia-Abarth 037, der einen WM-Lauf gewinnen konnte. Diese Rallye-Ikone im August live in Aktion zu erleben, dürfte auf die Zuschauer noch spektakulärer wirken als die Demofahrten des im Vergleich zahmen Delta Integrale Gruppe A.

Die Passione Engadina 2023 hat alle Zutaten für ein unvergessliches Event, bei dem als ein Schwerpunkt eine der beliebtesten italienischen Marken mit ihren Motorsport- und Design-Ikonen in der traumhaften Umgebung von St. Moritz gefeiert wird. Obwohl alle Plätze für Teilnehmer bereits vergeben sind, werden wir Sie mit Updates auf dem Laufenden halten, je näher der 25. bis 27. August rückt. Und Ihnen so einige Möglichkeiten bieten, sich an den Lancia-Feierlichkeiten zu beteiligen. Als Vorgeschmack empfehlen wir unsere Berichterstattung von der Passione Engadina 2022.

Fotos: LC1, LC2, Beta Montecarlo: Wolfango, Milano Monza 2021

Galerie

Hide gallery

Hide gallery
Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/verpassen-sie-nicht-die-chance-diese-ikonischen-und-seltenen-lancias-zu
© Classic Driver. All rights reserved.