

CLASSIC DRIVER

Treten Sie jetzt ein in Passione Engadinas Schatzkammer der weltweit ikonischsten Lancias

Lead

Im Vorfeld der lang erwarteten Rückkehr der Passione Engadina haben die Organisatoren des prestigeträchtigen Events ihren kostenlos zugänglichen Pavillon mit einigen der bekanntesten Straßen- und Rennfahrzeugen der ikonischen italienischen Marke gefüllt.



Hoch oben in den Schweizer Bergen bereitet sich St. Moritz auf ein Wochenende voller Aktivitäten rund um klassische Automobile vor. Die 12. Auflage der Passione Engadina bringt ein unterhaltsames Fest der Klassiker- und Sammlerauto-Kultur in den mit Stars und Sternchen gespickten Ort. Und wie es sich für eine Veranstaltung aus Passion gehört, hat sie bereits mit einem Paukenschlag begonnen.

Denn obwohl das Event offiziell erst am 25. August beginnt und das ganze Wochenende über die Autos sowie ihre Fahrer und Beifahrer auf den atemberaubenden Straßen rund um St. Moritz an ihre Grenzen bringen wird, können sich früher anreisende Besucher dank des Passione-Pavillons schon einmal auf das Hauptthema der diesjährigen Passione Engadina einstimmen: Lancia. Denn in diesem kostenlos zugänglichen Raum wurden 16 Fahrzeuge aus neun Jahrzehnten Lancia-Geschichte sorgfältig kuratiert und zusammengestellt. Ein Heiliger Gral für alle Lancisti und solche, denen die legendäre Turiner Marke schon immer am Herzen lag.



Als Marke ist Lancia vielleicht nicht der erste italienische Automobilhersteller, der einem spontan in den Sinn kommt. Aber trotz seiner zuletzt nur noch verschleierte Präsenz im modernen Automobilbau – geplant ist aber nun ein Comeback als elektrische Luxusmarke – war Lancia in seiner Blütezeit eine Kraft, mit der man rechnen musste. Vor fast 120 Jahren, im November 1906 als Lancia & C. Fabbrica Automobili gegründet, träumten der Fiat-Rennfahrer Vincenzo Lancia und sein Freund, der Fiat-Versuchsfahrer Claudio Fogolin davon, das im Rennsport erworbene Know-how unter die Leute zu bringen. Das erste von Lancia hergestellte Auto war der „Tipo 51“ oder „12 HP“, der später verwirrenderweise „Alfa“ genannt wurde und 1907 seinen Weg in die Welt fand. In seinem einzigen Produktionsjahr wurden 108 Exemplare hergestellt, und die Reise des Pavillons in die Welt von Lancia beginnt mit einem schön erhaltenen Exemplar aus dem Jahr 1908, komplett mit seinem im Bug montierten und aus zwei Blöcken zusammengesetzten Vierzylindermotor aus Gusseisen.

Keine Aufstellung historischer Lancia wäre vollständig ohne einen Ausflug in die 1950er- und 1960er-Jahre, in denen die Marke nach dem tragischen Verlust ihres Gründers Vincenzo im Jahr 1937 darum kämpfte, zu neuer Größe zurückzukehren. Diese kam zurück mit der in verschiedenen Karosserievarianten (Viertürer, GT-Coupé und Spider)

produzierten Aurelia. Ihr elegantes Design machte das nach einer römischen Fernstraße benannte Modell zu einem sofortigen Hit für alle, die eine stilvolle Alternative zu Konkurrenten von Alfa Romeo und Fiat suchten, insbesondere mit dem leistungsstarken V6-Motor unter der Haube. In den 1960er-Jahren rückte die Flaminia Lancia ins Rampenlicht und erregte die Aufmerksamkeit vieler italienischer Designstudios, darunter auch Zagato. Im Pavillon der Passione Engadina erwarten Sie zwei äußerst seltene Flaminia-Exemplare: zum einen ein Super Sport mit Zagato-Karosserie, ein schnittiges 2-türiges, 2-sitziges Coupé, das sowohl über Leistung als auch ein umwerfendes Aussehen verfügt. Zum anderen eine Designstudie von Ghia namens Flaminia Marica: aufgebaut auf der Bodengruppe des letzten Flaminia GT und für uns die perfekte Abrundung der Marke Lancia in den Swinging Sixties.



Auch wenn Lancia eifrig damit beschäftigt war, optisch elegante und technisch mitunter bahnbrechende Serienfahrzeuge wie zum Beispiel die Aurelia auf den Markt zu bringen, hatte die Marke doch immer auch Motorsportblut in ihren Adern. In den 1970er-Jahren begründete das frontangetriebene Fulvia Coupé eine lange Dominanz von Lancia im internationalen Rallyesport. Die von Piero Castagnero 1965 entworfene Fulvia wurde in mehreren siegreichen HF-Rennversionen mit V4-Motoren produziert, wobei Exemplare wie das im Pavillon ausgestellte Modell ihre Rivalen nicht nur schlugen, sondern auch dominierten. Dieses Exemplar ist der Sieger der East African Safari Rallye 1970 mit Simo Lampinen und John Davenport im Cockpit. Die Rallye-Karriere der Fulvia erreichte 1972 ihren Zenith, als Lancia dank dreier Siege in Monte Carlo (Munari), Marokko (Lampinen) und San Remo (Ballestrieri) die internationale Rallye-Markenweltmeisterschaft gewann.

Auch in den Folgejahren ließ Lancia auf den härtesten Rallye-Prüfungen der Welt immer wieder die Muskeln spielen. Nun wurde es der futuristische Stratos, den es zu schlagen galt. Kurz bevor dieser in den Mittelpunkt der Rallyeszene rückte, enthüllte Lancia auf dem Turiner Salon von 1978 das Showcar Lancia Stratos Zero. Das Meisterwerk des Bertone-Designchefs Marcello Gandini wies mit seiner extremen Keilform in eine völlig neue Designrichtung von Lancia und legte zugleich die Blaupause für die spätere Serienversion des Stratos fest.



Lancia ist vielleicht am bekanntesten für seine zahlreichen Siege und WM-Titel im nationalen und weltweiten Rallyesport. Aber die Turiner waren auch auf der Rundstrecke kein unbeschriebenes Blatt. Eine Paar von Lancia LC, die im Laufe ihrer Rennkarriere mehrere Podiumsplätze erreichten, zaubern Rennsportflair in den Pavillon. Von Ende der 1970er- bis in die frühen 1980er-Jahre dominierte der Lancia Beta Montecarlo Turbo seine Kategorie und gewann nach dem Sieg in der Klasse bis 2 Liter in der Marken-WM des Jahres 1979 in den beiden Folgejahren sogar das Gesamtklassement der mit Gruppe-5-Modellen ausgetragenen Weltmeisterschaft. Hans Heyer holte zusätzlich 1980 mit einem Montecarlo Turbo die deutsche Rennsport-Meisterschaft (DRM). Als die FIA für 1982 per Reglementänderung die neue Gruppe C ins Leben rief, musste Lancia einen neuen Sportwagen für die Langstreckenrennen entwickeln. Heraus kam zunächst als Interimslösung der LC1, eine offene „Barchetta“ mit dem Montecarlo-Turbomotor. Es entstanden nur vier Modelle, alle in der unvergesslichen Martini-Racing-Livery. Es folgte ab 1983 der LC2 als erster „echter“ Gruppe C von Lancia, diesmal als geschlossenes Modell und mit einem Ferrari-Biturbo-V8-Motor im Heck. Seine Fahrer eroberten in acht Saisonrennen drei Pole-Positions, konnten zwar mit den Porsche 956 mithalten, ohne mangels Zuverlässigkeit in den dreieinhalb Jahren mit dem Werksteam ernsthaft um den Titel mitkämpfen zu können.



Natürlich können wir nicht über Lancia sprechen, ohne den 037 und den Delta zu erwähnen, zwei der berühmtesten (Rallye)modelle der Marke. Als der Rallyesport mit der Ära der Gruppe B seine zugleich gefährlichste wie innovativste Phase erreichte, gehörte Lancia mit seinen über 600 PS starken Boliden regelmäßig zum Favoritenkreis. Auch sie traten im ikonischen Martini-Outfit an und symbolisieren die wahre Essenz dessen, was Lancia „great“ gemacht hat. Bis heute liegt Lancia mit zehn Titeln an der Spitze der ewigen Rangliste der Rallye-WM-Sieger, obwohl man seit Ende der Saison 1993 nicht mehr antritt. Darüber hinaus ist der Lancia Delta in allen seinen Evolutionsstufen mit zusammen 46 Siegen das erfolgreichste Modell im Rallyesport, dicht gefolgt vom Volkswagen Polo R, der nur drei Siege weniger auf seinem Konto verbuchte.



Es ist kaum zu glauben, dass in diesen vier Wänden fast 100 Jahre Geschichte stecken. Ein Raum wie eine Achterbahnfahrt durch die Geschichte einer italienischen Luxus- und Traditionsmarke, die nicht zuletzt auch durch ihre Motorsporterfolge die Herzen zahlreicher Menschen erobert und dabei treue Fans in aller Welt gewonnen hat. Der Lancia-Pavillon ist jetzt geöffnet und kann kostenlos besichtigt werden. Wenn Sie sich also in der Umgebung aufhalten, sollten Sie sich ein paar Stunden Zeit nehmen, um sich jedes Modell in Ruhe anzuschauen.

Galerie

