

Schweres Erbe

Das neue Rallye-Auto des Fiat-Konzerns soll an die Erfolge des legendären Stratos und des Fiat 131 anknüpfen



Im Testgelände von La Mandria erhält der Lancia Rally den letzten Schliff vor der Premiere

Markku Alén, Rallye-Profi aus dem neutralen Finnland, fiel spontan Kriegerisches ein. „Das Ding ist ne Bombe“, lobte er nach ersten Fahrindrücken auf der Versuchsstrecke in La Mandria sein künftiges Sportgerät, den neuen Lancia Rally Abarth. Was er in seinem kauzigen Finnisch-Englisch hinzufügte, klang den Sport-Gewaltigen der Fiat-Gruppe dann wie

Musik in den Ohren: „Phantastisch; viel besser als der Stratos.“
Denn noch immer ist der Lancia Stratos, die legendäre Rallye-Flunder der 70er Jahre, für die Italiener das Maß aller Dinge. Kein Wunder, errang doch der Stratos im Laufe seiner Karriere, die im Herbst dieses Jahres endgültig zu Ende geht, mehr als 180 Gesamtsiege und heftete dabei drei Weltmeistertitel an seine

Fahnen. Der Nachfolger Fiat 131 Abarth war kaum weniger erfolgreich: 94 Gesamtsiege gingen auf sein Konto, ebenfalls drei Weltmeistertitel. Markku Alén sicherte sich mit ihm 1977, Walter Röhrl 1980 den Fahrertitel.
Das schwere Erbe dieser Erfolgs-Konstruktionen soll jetzt der Lancia Rally Abarth antreten. Die Basis dieses Autos bildet ganz unverkennbar der Lancia Beta

Montecarlo, dessen Rundstrecken-Versionen sich bereits sehr erfolgreich geschlagen haben.
Die Rallye-Ausführung präsentiert sich radikal vereinfacht. An der von einem stabilen Überrollkäfig geschützten Fahrgastzelle, in der es ziemlich eng und spartanisch zugeht, sind vorn und hinten jeweils ein Tragrahmen angeflanscht. Parallelgrammförmige Radaufhängungen sind am

Einfach-Technik gegen Allrad-Antrieb

vorderen Tragrahmen befestigt. Er nimmt außerdem die Kühler sowie das Reserverad auf. Im hinteren Tragrahmen: Motor, Getriebeeinheit und Tank. Die Besonderheit der hinteren Radaufhängung besteht darin, daß die bei Rallyes sehr erhebliche vertikale Stoßbelastung direkt vom Träger aufs Fahrgestell – ohne dazwischen liegende Streben – übertragen wird.

Ein Kompressor sorgt für 310 PS

Als Antriebseinheit dient ein Zweiliter-Vierzylinder-Reihenmotor mit vier Ventilen pro Zylinder. Wegen des besseren Ansprechverhaltens entschieden sich die Lancia-Leute gegen einen Turbo und für die Auffadung durch den sogenannten volumetrischen Kompressor. Damit kann der Pilot bis zu 310 PS mobilisieren.
Aus Gewichtsgründen besteht die gesamte Karosserie aus Fiberglas. Die vordere Haube samt Kotflügel läßt sich komplett abnehmen. Die hintere Haube ist mit zwei Scharnieren am Dach befestigt und kann

vollständig geöffnet werden, um Wartungsarbeiten zu erleichtern. Der große Heckspoiler soll für verbesserten Abtrieb sorgen.
Und worauf setzen die Verantwortlichen, Sportchef Cesare Fiorio und Ingenieur Limone, in erster Linie, wenn die unvermeidliche Frage aufkommt, ob man mit einem relativ konventionellen Auto dem Audi Quattro überhaupt Paroli bieten könne? „Unser Auto ist mit 960 Kilo sehr leicht (Quattro: 1200 kg), die gesamte Technik bewußt einfach und somit servicefreundlich. Im Falle eines Falles können wir fast die gesamte Mechanik in kürzester Zeit ersetzen“, argumentiert Fiorio. „Natürlich hat der Allradantrieb Vorteile auf Schnees- oder losem Untergrund, aber die ‚Monte‘ hat gezeigt, daß man auch mit einem konventionellen Antrieb wettbewerbsfähig sein kann.“
Den Beweis dafür wollen Fiorio und seine erprobte Mannschaft Anfang Mai bei der Korsika-Rallye antreten, der erste Weltmeisterschaftslauf, in dem der Lancia Rally Abarth zum Einsatz kommt. Das erste Kräftemessen mit dem Quattro findet freilich bereits Anfang April auf heimischem Boden an der Costa Smeralda auf Sardinien statt. Dort treffen Markku Alén und Attilio Bettega auf den jungen Italiener Michele Cinotto, der mit einem Werks-Quattro die italienische Meisterschaft bestreitet. In diesem Wettbewerb wird später auch Adartico Vudafieri, der dritte Lancia-Werkspilot, auftauchen, der außerdem noch einige Europameisterschaftsläufe bestreitet.

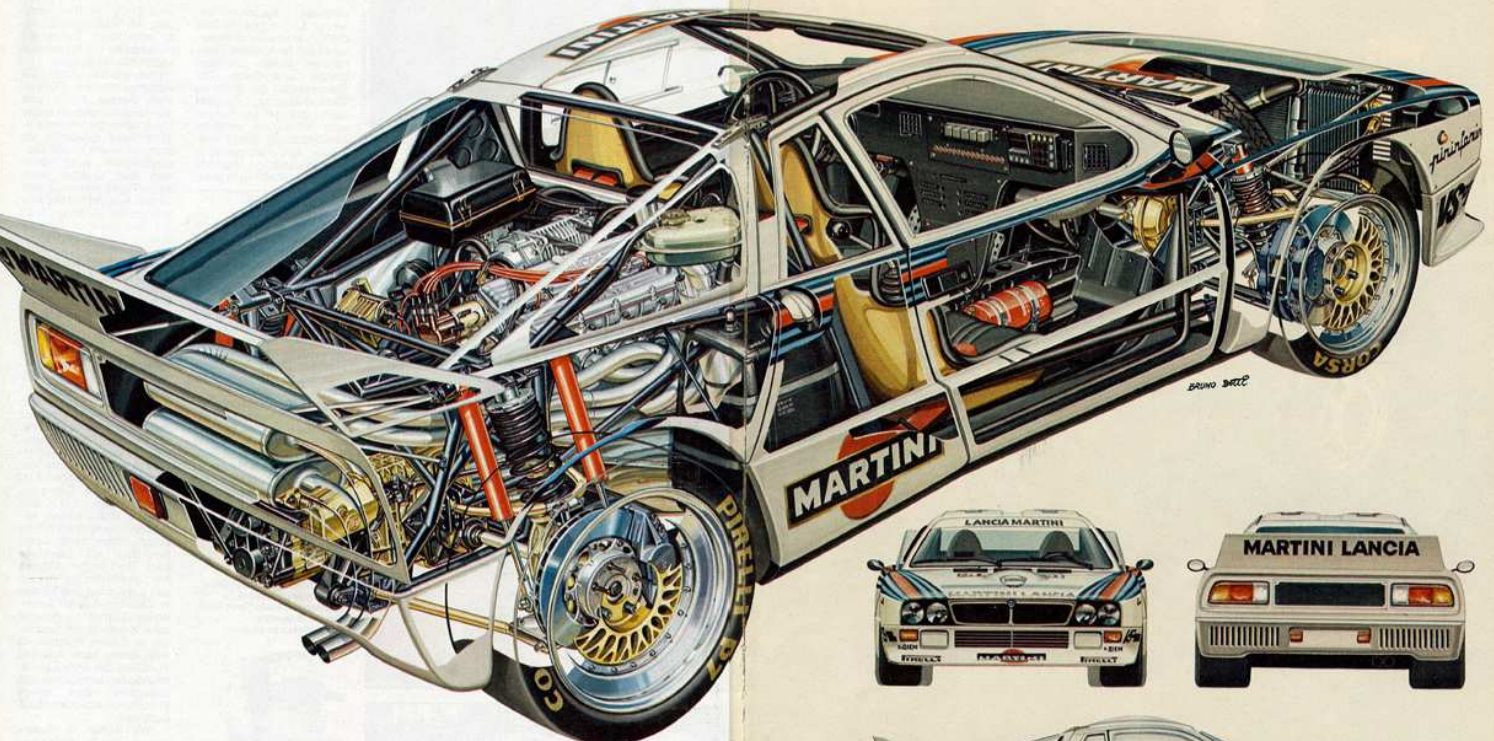
Hoffnung auf Siege

Mit Hochdruck wird in der Lancia-Sportabteilung an den Autos gearbeitet. Sportchef Cesare Fiorio hofft, dem Audi Quattro Paroli bieten zu können

Wir wollen in diesem Jahr so viel Erfahrung wie irgend möglich mit dem Auto sammeln“, umschreibt Fiorio das eher bescheidene Ziel für 1982. „Dann möchten wir gern an die große Tradition des Stratos anknüpfen.“ Soll heißen: Der Lancia Rally Abarth geht 1983 konsequent auf WMT-Teiljagd.
Gustav Büssing



In Korsika greift Lancia in die Rallye-WM ein



Lancia-Technik im Detail

Bereits vor der Premiere enthält AUTO ZEITUNG exklusiv die Technik des Lancia Rally Abarth. Die meisterliche Zeichnung von Bruno Betti zeigt ein Rallye-Auto, dessen Trümpfe günstige

Gewichtsverteilung, einfache Bedienung und große Wartungsfreundlichkeit heißen. Im Cockpit informieren grüne, gelbe und rote Lämpchen den Fahrer über den Gesundheitszustand der Aggregate

