

Lancia Rallye 037: DAS GERÄT

By Courtesy auto revue
Oct 13, 2003, 12:37pm

Zu berichten ist von einem Abgang in Schönheit und Würde, und daß käufliche Liebe keine Sünde ist, aber immerhin sehr teuer

Wer viel mit Autos zu tun hat, dem ist sicher aufgefallen, daß die Manieren besser geworden sind. Die Autos benehmen sich einfach besser. Sie wissen, was sich gehört.

So kam dieser Tage ein rotes Auto aus Italien zu uns herauf und sagte, es wolle sich verabschieden. Nur so. Das sei man uns eben schuldig.

Wir sagten: "Warum wollen Sie sich schon verabschieden?"

"Meine Zeit ist um", sagte das rote Auto, "ich bin drei Jahre alt und fühle mich schon etwas schwach. Es ist besser, mit Würde abzutreten als eines Tages hinausgekehrt zu werden wie altes Graffelwerk. Capito?" "Si", sagten wir geschmeidig.



So standen wir also da mit einem roten Auto, das sich verabschieden wollte.

Immer, wenn wir etwas ratlos sind, fahren wir aufs Land hinaus zum Wittmann-Franz. Die Gründe liegen auf der Hand: Die Luft ist klar und würzig, da kriegt man gradlinige und saubere Gedanken. Außerdem ist Mutter Wittmann die großartigste Köchin des Alpenvorlandes, was fast noch wichtiger als die klare Luft ist. Natürlich ist es uns peinlich, jedesmal bewirtet zu werden, wir lehnen das nachdrücklich ab. Wir lassen uns nur umstimmen, wenn irgendwas ganz Dramatisches passiert, was Übermächtiges. Zum Beispiel, wenn der Franz sagt: "Sei net fad."

Da ist unsereins hilflos und sinkt an den Tisch.

Während eine prachtvolle Suppenterrine in den Raum schwebt, beginnen die Fachgespräche mit dem

Rallyemeister.

"Wie liegt er?"

"Mmmmh."

"Wie geht er?"

"Mmmmh."

"Unter welchen Umständen begeistert er dich am meisten?"

"Wenn er steht. Da ist er einmalig."

Von Franz Wittmann ist bekannt, daß er ein sorgfältiger Mensch ist. Er weiß, wovon er redet. So hatte er auch in dieser Beziehung einen schonungslosen Test durchgeführt. Er war mit dem roten Auto nach Hainfeld gefahren und hatte es dort geparkt.

Der Erfolg war überwältigend.

Du kannst auf der Türschnalle ums Eck driften und wirst nicht halb soviel Applaus kriegen, wie wenn du in der Kurzparkzone aussteigst.

Langsam aussteigen. Das reicht.

Fahren ist reiner Overkill.



Die Qualitäten eines geparkten Lancia 037 liegen im Mißverhältnis zwischen Breite und Höhe, in jenen hübschen Rundungen, die ein Baucherl erkennen lassen - und einen, unheimlich breiten, dennoch hocheleganten Popsch. Ja, das gibt's.

Formen, Schwünge und Konturen stellen sich schweigend in den Dienst der Sache, das ist die Zurschaustellung seiner Exzellenz, des Motors. Er ruht unter Glas in einem Schrein. Diese Vitrine wird zwischen Fahrgastraum und Hinterrädern mitgeführt wie bei einer Wanderausstellung. Jedes Einparken eröffnet ein neues Gastspiel.

Um dennoch seinen Verrichtungen und Besorgungen anchgehen zu können, sollte man in diesem Auto nie

ohne Führer verreisen. Der könnte sich neben den Wagen stellen und etwa folgendes mitteilen:

"Meine Damen und Herren, herzlich willkommen beim Lancia 037, auch Lancia Rally genannt. Dieses Auto wurde 1982 in einer Auflage von 207 Stück gebaut und diente als Basismodell für jenes Sportgerät, mit dem Lancia sein Rallye-Werksteam drei Jahre lang ausrüstete, genau gesagt von Mai 1982 bis Mai 1985. Es hat ein trauriges Ende erlebt, weil bei seinem letzten offiziellen Einsatz der Italiener Attilio Bettega zu Tode stürzte. Was Sie hier sehen, meine Damen und Herren, ist der Maschinenschrein, etwa vergleichbar mit dem, was man bei gewöhnlichen Autos Motorraum nennt. Hier liegt der nicht ganz unbekannte Zweiliter-Vierzylinder-Reihenmotor. Links sehen Sie ein rares Kleinod, einen Kompressor, und das Gewürm auf der rechten Seite sind die Auspuffkrümmer. Das Kastl ganz hinten, meine Damen und Herren, ist das Getriebe."

Es gibt dann meistens Zwischenfragen, etwa nach den PS (korrekte Antwort: 205, in den stärksten Werkswagen bis zu 330) oder nach der Spitze (220 km/h). Jüngere Besucher fragen auch, ob das der berühmte Rohrrahmenwagen sei. Ihnen kann gesagt werden: Ja, mein Kind, es gibt einen zentralen Blechkasten mit vorderem und hinterem Rohrrahmen.

Wenn du dann tatsächlich ein paar Tage mit diesem Auto lebst, fühlst du dich wie einer, dem eines Tages, als er die Zeitung oder den Most holen wollte, ein afghanisches Windspiel zugelaufen war, das aus geheimnisvollen Gründen bei ihm bleiben wollte. Die Viecher haben ja einen tollen Geruchssinn und riechen die schöne Seele, auch wenn sie in schlichter Verkleidung eben bloß Zeitung oder Mostholen ging. Du richtest dein Leben fortan windhundgerecht ein. Meidest die Stadt, weil der Motor heiß wird und weil die Leute derartig die Hälse verrenken, daß es zu einer Serie von Sekundärunfällen kommt (aus der Sicht des Windhunds).

Ansonst, im freien Geläuf, lebt man locker und unbeschwert mit dem Tier.



Fast alles ist erstaunlich bedienungsfreundlich, sogar die Kupplung. Bloß das Gaspedal geht irrwitzig streng, das hängt mit den komplizierten Wegen zum Mittelmotor und der entsprechenden Defektanfälligkeit zusammen (Probleme mit dem Gaszug waren bei den Werkswagen die häufigste

Ausfallursache).

Und, so höre ich Sie ungeduldig fragen, was passiert in dem Schrein? Erbebt die Vitrine, saust der Hammer auf den Amboß nieder?

Nicht so arg, Freunde. Unser Motor hatte unten ein sauberes Loch, wie es auch schlichtere Vergaser fallweise zuwege bringen. Schon deshalb konnte nicht der endgültige süße Wahnsinn passieren, aber davon abgesehen sind eben 205 PS auch nicht mehr das, was sie einmal waren. Der tolle Kompressor-Schub von unten heraus war kaum zu spüren, und oben fehlt dann der Tritt, den dir anderswo der Turbo ins Kreuz haut. Daran ist auch das Rallyeauto letztlich gescheitert, dessen 330 PS waren auf Asphalt nicht mehr ganz ausreichend (auf Schotter hätte die gegenüber den Allradlern mindere Traktion eh nicht mehr Leistung verkraften können). Als höchste Tugend des Lancia 037 wurde immer dessen sagenhafte Straßenlage gepriesen. Frage an Wittmann:

"Ist sie wirklich so toll?"

"Ja, obwohl es auf ungesperrten Straßen unmöglich ist, an die Grenze des Fahrwerks heranzukommen. Du bist einfach immer zu langsam im Vergleich zu dem, was das Auto vertragen würde. Es ist sagenhaft, wie sich das Auto zusammenbremsen läßt. Dann mußt du nur sauber lenken, exakt Linie fahren - das ist alles, eventuell den Einschlag verstärken, wenn er untersteuert. Alles problemlos. Man hat wenig Gefühl für die Geschwindigkeit, weil das Auto so satt auf der Straße pickt. Man könnte viel mehr Leistu vertragen, beim Beschleunigen spielt sich zu wenig ab."

Wir haben uns dann noch ein privates Schottersträßchen sperren und unser liebes tier dort ein bißchen brüllen lassen. Da ist es mit der Problemlosigkeit rasch vorbei, und du merkst, wie schnell du dich verkühlenden kannst, sogar im Sommer. Franz Wittmann: "Auf Schotter ist er ziemlich auf jeden Fall gewöhnungsbedürftig. Er bricht blitzartig aus, und obwohl er jedem Gasstoß recht brav folgt, bringe ich keinen Drift zuwege, sondern muß immer korrigieren. Auf jeden Fall spürt man, daß die Traktion auch auf Schotter recht gut ist und daß man wirklich schnell sein kann - allerdings ist es ein Mordsjob. Mit diesem Auto Schotter-Rallyes zu gewinnen, wie es der Markku Alén und der Walter Röhrl zuwege gebracht haben, das ist schon extremes Autofahren. Da bleibt kein Auge trocken."

Warum muß sich das liebe rote Auto tatsächlich verabschieden? Drei Jahre - welch kurzes Leben. Nix wie Hektik!

Der Lancia 037 war nicht mehr als ein Zwischenspiel. Ein elegantes, würdevolles Zwischenspiel. Hinter ihm der Stratos, vor ihm der Delta S 4, der in diesem Herbst sein WM-Debut in Italien erleben wird. Heute braucht man Allrad und weit mehr als 400 PS, um gegen Peugeot und Audi gewinnen zu können.

Trotzdem haben ihn die Leute sehr gern gehabt. Walter Röhrl hat ihn seinerzeit als das engültige Rallyetier bezeichnet, und er hat einige wunderbare Siege damit errungen, am schönsten wohl Monte Carlo 1983.

Der Lancia 037 wurde Rallye-Markenweltmeister 1983, zwei Punkte vor Audi. Das ist mehr, als die meisten Autos zuwege bringen, auch wenn sie hundert Jahre alt werden. Er hatte ein kurzes, heftiges Leben an der Drehzahlgrenze einer komischen Zeit, in der ein Wunder der Technik entwickelt wird, um morgen schon vom nächsten Wunder abgelöst zu werden. Lauter Wunder.

Und noch ein Wunder: Als Neuwagen kostete der Lancia Rally rund 55 Millionen Lire.

Jetzt, da es ihn nimmer gibt, wird er um 100 Millionen gehandelt, und es dürften noch rund hundert Stück (eher weniger) davon existieren. Das heißt, man müßte mit rund anderthalb Millionen Schilling rechnen, wollte man das Auto nach Österreich importieren. Ein erhabener Abgang.

Danke für den lieben Besuch. Sicherlich kriegst du einen guten Herrn. Er wird dich lieben und polieren, nur bei Schönwetter ausfahren, jedes Körnchen Schotter meiden und ganz langsam um die Ecken schleichen. Das ist das Schicksal von euch allzu großartigen Autos: Daß man euch zusehr liebt.

Ciao, mein Kleiner, und halt die Rückspiegel steif!

Courtesy auto revue

LANCIA



LANCIA FULVIA HF – LANCIA STRATOS – LANCIA MARTINI RALLY
Vincitrici di cinque Campionati Mondiali Rally.

Ottobre 1983