

Fiat-Lancia Werkstuning

Anno Domini 1904. Vincenzo Lancia gewinnt auf einem Fiat-Rennwagen 75 HP die Coppa Italia. Erste Siegeslorbeeren für Fiat durch Lancia. Anno Domini 1975. Der gemeinsame Konzernboß Giovanni Agnelli beendet die aufreibenden Motorsport-Kämpfe zwischen Fiat und Lancia. Leitfadener ist das neue Sportkonzept unter der Devise: Getrennt zuschlagen – gemeinsam siegen.

In der Vergangenheit waren siegreiche Gemeinsamkeiten oder gemeinsame Siege von Fiat und Lancia kaum vorstellbar. Jeder hielt auf sich – und sein Renommee. Beide Automobilfirmen stammen fast aus der gleichen Ära – eben als alle Automobile gerade laufen lernten. Nüchterne Kaufleute gaben 1899 den Startschuß für das erste Fiat-Werk am Corso Dante zu Turin. Ein emotionsgeladener und ebenso technisch verbohrt Vincenzo Lancia horchte da schon mehr auf den Startschuß zu motorsportlichen Wettbewerben. Vincenzo arbeitete sich anfangs natürlich in einem Fiat-Mobil auf vordere Plätze – anderes stand Lancia schon damals nicht zur Verfügung. Die Lancia-Fiat-Freundschaft dauerte einst sowohl auf sportlicher als auch auf kaufmännischer Ebene nicht sonderlich lange: Im November 1906 gründete Lancia zusammen mit dem Jugendfreund Fogolin in Turin, nur ein paar Straßenzüge vom Corso Dante entfernt, eine eigene kleine Fabrik. Zehn Monate später rollte der allererste Lancia-Alfa aus der Via Ormea. Lancias große Liebe zum Detail, zu technischen Feinheiten kennzeichneten schon in jenen Tagen diese Lancia-Kreationen, genauso wie der Hauch von Eleganz, in dem sich das geballte südliche Temperament eines Vincenzo Lancia in verbindlicher Ästhetik sonnte.

Vor und nach dem ersten Weltkrieg traten entschlossene Fiat-Fahrer gegen noch entschlosseneren Lancia-Piloten an. Beide siegten und verloren – wie oft, wird irgendwo in irgendwelchen Archiven stehen. Der markante – und zumindest vorläufige – Schlußpunkt war für Fiat in den „goldenen Zwanzigern“. Fiat stoppte 1927 jegliches Motorsport-Engagement und widmete sich neben dem Pkw/Lkw-Bau noch verstärkter der Flugzeug- und Schiffsmotorenproduktion. Der Grundstein für den Industrie-Giganten Fiat war längst gelegt, während Lancia sich gerade den Umzug ins nur wenig größere Werk an der Via Monginevro leisten konnte. Die Zeit der Massenproduktionen war in allen Fiat-Fabrikationszweigen schon lange angelaufen. Beeindruckte Fiat nun noch mehr mit der „Macht durch Masse“, verschrieb sich Lancia weiter dem Erfolgsprinzip „Eindruck durch Eleganz“.

Elegante Autos im Glanz motorsportlicher Erfolge bildeten die ebenso heile Lancia-Welt. Nach dem Zweiten Weltkrieg änderte sich an diesem Bild in der Gesamtheit auch nicht viel. Die Zielsetzungen blieben bei Fiat (Groß-Serienproduktion auch im Automobilbau) und Lancia (individuellere Produktion sportlicher Automobile) dieselben, nur fingen beide wieder viel kleiner, viel mühevoller an. Natürlich baute Lancia auch weiterhin Nutzfahrzeuge – dazu dachte man auch hier viel zu kaufmännisch.

Am schönsten Mammonten kommen eben auch die Sportwagen-Ästhetiker einfach nicht vorbei.

Lancia hatte u. a. bereits Erfolge im Grand-Prix-Sport errungen – wie z. B. mit Louis Chiron auf Lancia Aurelia 2500 GT in Monaco –, als sie sich ausgerechnet in dem Motorsportsektor noch breiter machten, der

auch im Interessenbereich des Giganten Fiat lag. Der Rallye-Sport schlug beide in seinen Bann. Verschiedene Gründe führten zu dieser Basis sportlicher Auseinandersetzungen. Lancia gab nach seinem Super-Erfolgsjahr 1954 (Markenweltmeister) mit Fahrern wie Piero Taruffi, Alberto Ascari sowie Juan Manuel Fangio sämtliches Formel-1-Material und technisches Know-how an Ferrari ab. Das relativ neue Betätigungsfeld Rallye war schnell erschlossen. In den Folgejahren wurde es auch von der Fiat-Konkurrenz entdeckt, die zumindest ihre sportlicheren Serien-Mobile wieder mit Lorbeeren schmücken wollten.

In dieser Interessenskollision lag ja eigentlich auch noch nichts Tragisches. Warum sollten sich zwei italienische Automobilwerke nicht auf der Motorsport-Bühne spannende Duell-Szenen in mehreren Akten und Auftritten liefern?! Dabei obendrein gegenüber der weiteren Konkurrenz alle Register sportlichen sowie technischen Könnens zu ziehen, ist so nur legitim. Tragikomisch wurde es erst 1969, als der Automobil-Riese Fiat die Sportwagen-Zwerge Lancia und Ferrari völlig bzw. teilweise (50-Prozent-Beteiligung bei Ferrari) schluckte.

In der Rallye-Szenerie begegneten sich Fiat- und Lancia-Teams weiterhin wie Hund und Katze. Der eine bellte, der andere zeigte die Krallen – und gebalgt um die Siegestrophäen haben sich beide. Fiat kontra Lancia hießen die spannenden und recht häufigen Fights in vielen Rallye-Meisterschaften. Teure Kämpfe mit von Jahr zu Jahr steigenden Kosten, die alle mit den Lire-Milliarden aus der gemeinsa-

men Konzernkasse beglichen wurden. Während Lancia als offizieller Bewerber schon fast traditionsgemäß das nationale Rallye-Championat für sich entschied, gaben sich die Fiat-Teams noch recht inoffiziell. Selbst Europameister Raffaele Pinto (Fiat 124 Abarth Spider) galt in seinem Meisterschafts-

HASS-LIEBE

Noch im letzten Jahr waren Fiat und Lancia erbitterte Gegner im Rallyesport. In dieser Saison will man zwar gemeinsam zu Felde ziehen und siegen, doch der Prestigekampf geht intern im neuen Firmenkonsortium weiter.



jahr 1972 lediglich als technischer Angestellter der Fiat-Versuchsabteilung, der sich zufällig und selbstverständlich nur in seiner Freizeit mit seinem rein persönlichen Hobby „Rallye-fahren“ vergnügte. Seit 1971 erfolgen die offiziellen Werkseinsätze vom Corso Marche aus. Potenza all'automobile aus Torino. Hier war und ist die Fiat-Sportabteilung auch heute noch auf rund 5000 qm eigenem Werksgelände in großzügigen Hallen zu Hause.

Weitläufige Büroräume für den Sportboß Fernando Russo, seinen Stellvertreter Luigi Farinetti und den „Mann vor Ort“, den Einsatzleiter Gianfranco Silecchia, der zusammen mit Russo auch für neue und alte Feinheiten in Sachen Homologation zuständig ist. Um dieses Trio reihen sich natürlich die Signorinas und Signore des Bürogeschwaders (18 Angestellte). Hauptsächlich in der großen Werkhalle (ca. 1200 qm) tummeln sich zwischen den zwanglos herumstehenden Fiat 124 – nämlich neun einsatzbereite, fünf reparaturbedürftige und vier Trainings-Spider – rund 32 geschäftige Mechaniker. Denn gleich neben dem reichsortierten Ersatzteillager warten auch noch fünf Rohkarossen des gleichen Erfolg-Typs auf kundige Bearbeitung.

Selbstverständlich steht eine eigene Werkstatt und Großgarage für den Service-Fuhrpark – acht Fiat-Transporter und vier getunte 125er Limousinen – zur Verfügung. In dieser Nebenhalle finden sogar noch die zirka 250–280 komplett montierten Räder – meist Pirelli-Decken – und rund 60 Alu-Felgen bequem Platz neben einer eigenartig anmutenden „Sitzreihe“. Schwar-

ze Schalensitze – so 25 an der Zahl – klemmen in einem speziellen Rohrgestell. Die angesteckten weißen Pappschildchen mit den Namen vieler Gast- und Stammpfaher erklären die Existenz dieser Sitze-Sammlung.

Paganelli sowie Darniche bevorzugen meist die hauteng angepaßten Sitzschalen, Alén sowie Mikkola geben sich mit „Durchschnitts-Sesseln“ zufrieden, und „Rallye-Professor“ Aaltonen schwört auf einen bequem verstellbaren Arbeitsplatz für Marathon-Rallyes. Unter den leicht angestaubten Exemplaren befindet sich auch ein recht ausgedienter Sportsitz: Hakan Lindberg steht in kritzeligen Buchstaben auf dem ausgebleichten Namenszettel. Lindberg gehört heute nicht mehr zu den aktiven Fiat-Driftern, wie Sportboß Russo generell versucht, nur bei den sechs für 1975 fest verpflichteten Fahrern zu bleiben. Die drei nationalen Größen Paganelli, Verini und Bacchelli werden auch im eigenen Lande kämpfen, wobei Verini möglichst auch wieder die Europameisterschaft nach Torino holen soll. Der Franzose Darniche und das Finnen-Duo Alén-Mikkola standen schon unter Vertrag, als noch ein weiteres gestecktes Programm geplant war. Jetzt werden die Asse teilweise anderweitig eingesetzt oder sogar für den Verzicht aufs „Fremdgehen“ honoriert. So sollte z. B. Mikkola die zweite Toyota Corolla neben Andersson bei der Akropolis-Rallye pilotieren. Aber daß ein Mikkola gegen Lancia antreten sollte, paßte beileibe nicht ins Turnier WM-Programm. Das Veto für Mikkola folgte prompt neben der Order, dringende Probefahrten zu absolvieren.

Fiat ist die Europameisterschaft nach dem riesigen Verini-Vorsprung kaum noch zu nehmen. Mit dem Engagement bei den Rallye-WM-Läufen in Marokko, Portugal, Finnland und Italien – Prestige-Veranstaltung „San Remo“ – will man Lancia abschirmen und sich gleichzeitig den Ruf als „Vize-Weltmeister“ hinter dem Konzernpartner sichern.

Das Einsatzauto Nummer 1 bleibt vorerst noch der 124 Abarth Spider, von dem nach Meinung von Ingenieur Russo immer 20 Exemplare zur Verfügung stehen. Technisch scheint der Spider nach dem Erscheinen des 16-Ventiler-Motors (200 PS aus der 1,8-Liter-Vergaser-Version bei 900 kg Einsatzgewicht) vor zwei Jahren am Ende der noch vertretbaren Entwicklung zu stehen.

Neueste technische Verbesserungen dürften der nunmehr 100-Liter-Stahlblechtank (vorher 60 Liter!), die verstellbaren Federbeine und die modifizierte Bremse sein. An den hinteren Federbeinen sind jetzt die Federwege je nach Rallye-Anforderungen entsprechend einstellbar. Bei den Scheibenbremsen ermöglichten die Fiat-Techniker über einen direkten Schacht die



Während bei Fiat die Rallyewagen fast wie in einer Kleinserie aufgebaut werden (oben und rechts), erfahren die Rohkarossen bei Lancia (links und unten) eine individuelle, aber ebenso sorgfältige Bearbeitung. Beim Lancia Stratos (unten) kann man den mittig liegenden Motorraum erkennen.



Fiat-Lancia Werkstuning

zusätzliche Kühlluftzufuhr auf die Bremscheiben.

Das oft erwartete Nachfolgemodell des 124 Spider wird derweil eingemottet. Der Fiat X-1/9 (200-PS-16-Ventiler-Motor bei 750 kg Einsatzgewicht) kam aus dem Versuchsstadium und den Testeinsätzen als Prototyp (Gruppe 5) – zuletzt mit Darniche bei der Tour de France – gar nicht erst heraus. Das neue Sportkonzept verhinderte die für Mitte 1975 geplante Homologation in der günstigeren Gruppe 4 (Spezial-GT).

Kurz über lang zeichnet sich aber sowohl im Tuning als auch in der Serienfertigung dieser beiden Fiat-Mobile eine einschneidende Änderung ab. Sportchef Russo murmelt nicht umsonst von der günstigen Möglichkeit, über Abarth – ohnehin verantwortlich für den Getriebe- und Motorenbau – zum Jahresende hin die bestehende 124-Spider-Flotte an Privatleute abzustößen. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, daß bereits heute Semi-

neuen Modellbezeichnung „Lancia Monte Carlo“ scheint diese neue Konzernpolitik darüber hinaus zu bestätigen.

Das Verhältnis Fiat zu Lancia wandelt sich also zwangsläufig auch unter diesem Aspekt und wird nicht nur von der Politik des knappen Geldes bestimmt. Ein Besuch in der Fiat-Sportabteilung am Corso Marche hinterläßt auch heute noch den deutlichen Eindruck, daß hier bekanntermaßen „nicht gekleckert, sondern gegebenenfalls geklotzt“ wird.

Lancia entpuppt sich als krasses Gegenstück – der „verarmte Verwandte“ haust in einem düsteren Teil des alten, grauen Lancia-Fabrikgeländes an der Via Vincenzo Lancia. Den Journalisten aus Germania begrüßt Lancia-Einsatzleiter Daniele Audetto gleich mit der bohrenden Frage, ob er denn etwa zuerst bei Fiat gewesen sei. Sein reuiges Nicken beantwortet die rechte Hand des allgewaltigen Sport-Chefs Cesare Fiori mit einer Geste des Unverständnisses angesichts des unbegreiflichen Fehlers, die falsche Besuchsreihenfolge gewählt zu haben.

Das betretene Schweigen ist schnell für einen oberflächlichen Rundumblick genutzt: Der Lancia-Workshop wirkt nicht nur kleiner und gewollt unordentlich – er ist es auch. Diese schmutzige-provisorische Atmosphäre wird vom scharf beobachtenden Audetto eifertig erklärt: „Wir sind hier eine große Familie mit einer großen Geschichte – wir lieben diesen persönlicheren Rahmen.“ Sensibles Nesthäkchen dieser Familie ist natürlich der inzwischen zum Nationalhelden entrückte Top-Pilot Sandro Munari. Erst dann folgen – in gebührendem Abstand natürlich – seine Landsleute Pinto und Pregliasco. Zu den „Pflugesöhnen“ der Lancia-Familie wie Waldegaard, Lampinen und Mehta besteht mehr ein reines Söldner-Verhältnis. Gutbezahlte Söldner in Siegeswagen.

Siegerautos wie vermutlich die derzeit präparierten sieben Stratos-Boliden (250 PS bei 890 kg Einsatzgewicht) und sechs Beta-Coupés. Nicht nur liebevoll familiär hergerichtet vom technischen Direktor Mike Parkes (vormals Ferrari-Techniker) und seinen immerhin 26 Mechanikern. Der Stratos gilt als nahezu perfekter Rallye-Sieger – selbst noch nach den letzten aktuellen Getriebeschwierigkeiten. Audetto und Parkes sehen vielmehr in der Ersatzteilbeschaffung gewisse Probleme. Lediglich die für die Homologation notwendige Stückzahl (500 Einheiten) wurde produziert, und die Teileproduktion stagniert nicht nur wegen der häufigeren Streiks. Man könnte natürlich auch auf die Lagerbestände kompletter Stratos-Modelle zurückgreifen, denn nicht mehr als zwei Dutzend Exemplare sind dem

Vernehmen nach an Privatkunden veräußert worden.

Ansonsten bleibt aber das Beta-Coupé vorerst noch eine Art Sorgenkind: Verwendet Lancia jetzt noch den Achtventiler-Motor (180 PS) aus der früheren Fiat-Spider-Generation, so setzt Mike Parkes große Hoffnungen auf den neuen 16-Ventiler-Einspritzmotor – ebenfalls von Fiat – mit 210 PS. Erst dann könnten die knapp 1000-Beta-Kilos erfolversprechender bewegt werden. Selbstbewußt weist Audetto bei den technischen Erläuterungen darauf hin, daß Lancia zwar die Motoren von Fiat erhalte, doch sie würden erst nach entsprechender Veredelung (andere Nockenwellen, Vergaser, Zylinderkopf etc.) durch Lancia ihre Verwendung finden. Echte Lancia-Würde läßt sich halt nur bei Lancia produzieren. Die Service-Fahrzeuge – drei Kastenwagen, ein Beta und ein großer Pkw-Transporter – strotzen vor Werbung des „Champions del Mondo“. Eine lange Reihe von erworbenen Titeln und Siegen. Gerade malt ein Lancia-Mann einen neuen Triumph fein säuberlich auf den Kastenwagen – es ist kaum noch Platz für den frischen Schriftzug. Audetto tritt hinzu und murmelt nicht ohne Stolz in Journalisten-Hörweite: „Wir müssen uns auch mal größere Transporter kaufen...“

Eingekauft hat sich die italienische Fluggesellschaft „Alitalia“ als Lancia-Sponsor. Alitalia-Unterstützung in Form von Flugtickets und Luftfrachtmöglichkeiten zu entlegenen Rallye-Einsätzen. Ansonsten verwaltet das im Frühjahr etablierte Sportkomitee des Gesamtkonzerns Fiat das von Caiano auf zwei Milliarden Lira (ca. 7,6 Millionen DM) bezifferte Sportbudget für 1975 (1974 = 11,4 Millionen DM). Mit rund 40 Prozent der Gesamtsumme soll Fiat sein Programm bestreiten, während für den neuerlichen WM-Kandidaten Lancia neben der indirekten Alitalia-Finanzspritze 60 Prozent veranschlagt sind.

Die Alitalia-Lancia-Verbindung spiegelt noch ein besonderes Phänomen am Rande wider: Alitalia gehört zum italienischen Staatskonzern ENI (Ente Nazionale Idrocarburi). Die italienische Autofirma Alfa Romeo, die sich ebenfalls im Rallye-Sport zu profilieren sucht, zählt ebenso zum ENI-Besitz. Alfa suchte einen Sponsor – Lancia suchte einen Sponsor. Lancia fand Alitalia. Diese Tatsache ist ungefähr so zu verstehen, als wenn ein Hahn dem Fuchs den Schlüssel zum Hühnerstall übergibt, damit auch alle Hennen ungestört weiterlegen. Wenn nun interessierte Beobachter jetzt auf die Idee kommen, daß diese Staats-Holding ENI erst mit dem letzten BRD-Kredit an Italien restauriert wurde, dann haben sie ein echtes Schlüsselproblem aufgespürt.

Rolf F. Nieborg



Privatfahrer (Pradera in Spanien) und Staatsprofis in Osteuropa (Jaroszewicz in Polen) über bestens präparierte Spider aus der Turiner Werkküche verfügen.

Derzeit stellt Fiat in der täglichen Serienfertigung 75 Spider sowie 80 X-1/9 her. Nach Werksangaben werden 98 Prozent (!) dieser Tagesproduktion in die USA exportiert. Die Agnelli-Sportplanung sieht nun eine deutliche Image-Auffrischung für Lancia-Sportwagen in den USA durch massive Lancia-Einsätze bei dortigen Rallyes vor. Fiat möchte sich – so Pressesprecher Caiano – noch intensiver als Hersteller von Großserienautos – des Wagens für die breite Masse – profilieren und Lancia das Sportwagenfeld überlassen. Aus dieser Überlegung heraus plant Fiat, sich in der nächsten Saison bereits mit den Modellen 128 oder 131 in der Rallye-Szene sehen zu lassen. Das Erscheinen des ursprünglich als Fiat X-1/20 geplanten Sportwagens unter der