



Hecksau

*Mythos, Hightech-
waffe, Seriensieger.
Vor 35 Jahren wurde
der Lancia Stratos auf
den Rallyesport los
gelassen. Verneigung
vor einem Monster.*

TEXT: MIRKO KLEIN
FOTOGRAFIE: LANCIA

Wie verrückt hüpfte er im knöcheltiefen Schnee von einem Bein aufs andere. Brüllte. Schreit. Tobt. Die Hände tief in den Taschen seiner schicken Lancia-Alitalia-Bluse vergraben, am Kopf das Lancia-Käppi, seine edlen Kalbsleder-Slipper beginnen sich im Schnee gerade aufzulösen. Es ist saukalt. Doch Daniele Audetto hat andere Sorgen. Er hat ein gottverdammtes Problem. Dort oben, um sechs Uhr morgens, auf einer Hochebene kurz vor Burzet, einem Kaff in der französischen Ardèche - dem westlichsten Punkt der Rallye Monte Carlo des Jahres 1975. Unmittelbar vor dem Start zur ersten Sonderprüfung ist der Lancia-Teamchef mit einem Vorauswagen eilig hochgefahren, um zu sehen, was der Sprechfunk kurz zuvor als Gerücht den Berg herunter geweht hat: Nägel! Hunderte Nägel auf der Strecke! Ausgestreut von ein paar renitenten Bauern. Jetzt steht Daniele Audetto oben im Schneesturm, im fahlen Morgenlicht - und sein Wagen hat drei Platte.

Ein Schicksal, das auch der Superwaffe des italienischen Sportwagenbaus droht, die da unten im Tal auf den Abschlus wartet. Verdammt dazu, mit Startnummer eins sämtliche Nägel auf der Strecke unfreiwillig einzusammeln. Doch Audetto ist nicht nur Choleriker, er ist Meister der Improvisation: Per Sprechfunk treibt er alles, was Räder hat, den Berg hoch, um die Nägel aus der Piste zu bekommen. Selbst der lokale Polizeipräsident, vom Lancia-Teamchef alarmiert, holt sich mit seinem Einsatzwagen vier Patschen ab.



Unten am Start sitzt Lancia-Superstar Sandro Munari hinterm Lenkrad - und zerfließt in vorausweisendem Selbstmitleid: „Wenn es noch einen Nagel gibt, dann ist er für mich bestimmt.“ Mit zwei Stunden Verspätung wird Munari in die weiße Hölle entlassen. Trommelt wie von Sinnen der 45 Kilometer langen, mit Kurven gespickten Kurs herunter - und in den Schneewächten stehen sie, die Zuseher, lauschen ins bleierne Grau des Morgens hinein, bis sie heranflutet, die „rohe, ungezügelter Kraft“. Damals, Mitte der Siebziger, fabulierte eine ganze Sportjournalisten-Generation an diesem Szenenbild herum: das „giftige Dröhnen“, das „Stakkato der Gasstöße“, der Sound des Wahnsinns. Bis er dann endlich über die Kuppe kommt, mit infernalischem Gebrüll, das Tier in Keilgestalt: der Lancia Stratos HF.

Munari lässt an diesem Morgen nichts anbrennen und trägt seinen Stratos hinter einem Lokalmatador als Zweiter ins Ziel. Geschichte schreibt er 1975 andernorts: Den Col de Turini - die Parade-SP der Rallye Monte Carlo - plant Munari mit 19:45 erstmals unter 20 Minuten. Dreimal gelingt ihm in jener Nacht dieses Kunststück. Der Beste vom Rest der Welt schreibt erst eine halbe Minute später an. Eine Ewigkeit. Der Gesamtsieg? Für Munari nur mehr Formsache. Die Monte 75 erlebt einen Rallye-Piloten in seiner Blütezeit und mit dem Lancia Stratos HF den unangefochtenen Dominator der Szene. Alles, was vor ihm war, verkam angesichts dieses technischen Großaufmarschs zum Spielzeug ambitionierter Bastelbuden. Alles was nach ihm war, hatte sich an diesem Ding zu messen - was Seriensiege und Mythenbildung betrifft.

1973, als der erste Stratos auf die Konkurrenz losgelassen wurde, markierte er nichts Milderer als eine Revolution im Rallye-Sport. Eine Revolution, die drei Jahre zuvor mit einer Designstudie des italienischen Couturiers Bertone, dem Stratos Zero, ihren Ausgang nehmen sollte. Bertone hatte eine futuristische, 86 Zentimeter flache Silhouette auf den Turiner Salon gestellt, die nur vier Räder von einem überdimensionierten Faustkeil trennten. Die radikal zurückgenommene Utopie eines Sportwagens: genau das, was die Rennsportabteilung von Lancia für ihre Vision eines Rallye-Monsters benötigte.



Lancia selbst war - nachdem sich die Italiener mit ihren gleißend schönen, aber am Markt zunehmend erfolgloseren Großserien-Modellen verzockt hatten - 1969 von Fiat inhaliert worden. Um die 1906 gegründete Marke wieder aufzupeppen, setzten die Turiner, allen voran der ein Jahr zuvor inaugurierte Fiat-Präsident Giovanni Agnelli, auf Motorsporterfolge. Und Agnelli - ein Machtmensch reinsten Wassers - griff tief in die gut gefüllte Firmenkasse.

Fiat war Ende der Sechziger der zweitgrößte Autohersteller Europas, Lancia quasi von Geburt an - Gründer Vincenzo Lancia war Test- und Rennfahrer bei Fiat - dem Automobilsport verpflichtet. Nach einer erfolgreichen Ära in der Formel 1 bis Mitte der 1950er - Juan Manuel Fangio holte mit dem Lancia D50 im Jahre 1956 seinen vierten Weltmeistertitel - und einigen Siegen des Lancia Aurelia bei Städtefahrten wie Lüttich - Rom - Lüttich erwuchs den Italienern 1965 erstmals eine Art Rallye-Auto: die Fulvia 1600 HF.

Die war, wie damals üblich, ein Serienfahrzeug mit herausgerissenen Teppichen und Innenverkleidung sowie rustikal aufgepeppter Technik. Schärfere Nockenwellen, größere Vergaser, härteres Fahrwerk, ein paar zusätzliche eingeschweißte Streben da und dort. Was eben alle machten, um ihre Geräte wettbewerbsfit zu bekommen. Zudem köderte Lancia einige der Spitzenfahrer jener Zeit: Ove Andersson, Harry Kallström sowie ab 1968 Rauno Aaltonen.

Der akribische Perfektionist und darob „Rallye-Professor“ genannte Finne fand für Lancia unmittelbar nach seinem Engagement folgende Worte: „Es war chaotisch, absolut chaotisch! Unzweckmäßig, ohne System, ohne Planung. Die Fulvia war schwer beherrschbar. Dass mit dem Auto überhaupt Siege herausgefahren werden konnten, lag nur an einem einzigen Mann: Cesare Fiorio. Ein Genie.“



besoffene Diva.

Und in der Tat war es vor allem der Lancia-Teammanager, der mit Geschick, Improvisation und Organisationstalent das notorische Chaos in Spitzenplätze transformierte. 1969 holte Harry Kallström auf der Fulvia gar den Fahrer-EM-Titel. Mit dem Stratos wollte Fiorio nichts weniger als den institutionalisierten Lancia-Sieg. 1971 - dank Fiat und Giovanni Agnelli ging ein warmer Geldregen über der Lancia-Rallye- Abteilung nieder - holte Fiorio mit dem Briten Michael Johnson Parkes einen brillanten Techniker an Bord. Einen fähigen, aufopferungsbereiten Strategen hatte er in Daniele Audetto bereits gefunden.

Der künftige Siegfahrer wurde ebenfalls in die Entwicklung mit eingebunden: Sandro Munari. Der 31-jährige Bauernsohn hatte sich seit 1965 zur Nummer zwei im Team hinter Kallström hochgearbeitet. Ein sehr guter, aber kein hervorragender Fahrer, dem das Image des „Sensibelchens“ vorausente. Tatsächlich war der Italiener nichts anderes als eine von Selbstmitleid

Jedes Wehwehchen bedurfte umgehender ärztlicher Konsultationen. Hatte er sich mit einem schlechten Sandwich den Magen verdorben, schlurfte er tagelang mit schmerz- verzerrtem Gesicht durchs Fahrerlager. Gleichzeitig kleidete er sich aufs Feinste, selbst sein Fahrer-Overall wirkte maßgeschneidert. Zahllose Affären rundeten das Bild vom Rallye-Papagallo ab. Und der brauchte vor allem Anerkennung, viel Anerkennung - die sich Munari mit allerlei Titeln zu holen gedachte. Was 1973 das Licht der Welt erblickte, war zweifelsohne ein Siegerauto. Dem nicht genug: Die Lancia-Ingenieure hatten sich in einen Wahn hineingesteigert. Sie gebaren ein Untier: Lancia Stratos HF. Das erste ausschließlich auf Wettbewerbseinsatz hingetrimmte Rallye-Auto.

Die Details lesen sich wie ein „Best of“ des damals Menschenmöglichen: Gegenüber der Bertone-Studie wurde der Radstand verkürzt und die Dachlinie etwas angehoben. Front und Heck waren in zwei großen Hauben ausgeführt, die sich senkrecht hochklappen ließen, um optimalen Service-Zugriff zu gewährleisten. Auf der Motorhaube wurden aus Platzmangel kurzerhand vier Carello-Halogencheinwerfer aufgepflanzt.

Das Stratos-Gerippe bestand aus einem Blechprofil-Kastenrahmen, der von Plastik- teilen überzogen wurde. Geringer Luftwiderstand ging hier mit einem nachgerade lächerliche Gewicht von 890 Kilo zusammen. Ein aufwendiges, in der Höhe um 15 Zentimeter verstellbares Fahrwerk und innenbelüftete Scheibenbremsen rundeten das Ganze ab. Die eigentliche Sensation steckte jedoch unter der Plastikhaut: der Motor, genauer dessen Position.

Denn der 2,4-Liter-Sechszylinder - das Aggregat stammte vom Ferrari Dino - saß nicht vorne, sondern direkt hinterm Fahrer, in Mittelmotor-Anordnung. Damit brach Lancia nicht nur mit der bis dahin gängigen Lehre vom Frontmotor-Heckantriebs-Konzept (erfolgreiche Ausnahmen waren die Fronttriebler Mini und Saab sowie die Heckmotor-Porsches), sondern machte den Stratos zu einer begnadeten Kurvenschleuder. Wo andere an der Handbremse rissen, um den Wagen in den Drift zu zwingen, ließ sich der Stratos (sein Handbremshebel war übrigens funktionslos) per Lenkung und Gaspedal und mit geringem Geschwindigkeitsverlust um enge Winkel bugsieren. Von dem, der das Ding beherrschte zumindest.



Denn der Stratos HF war ein Gerät von säuischem Charakter. Das HF stand paradoxerweise für „High Fidelity“, also große Treue. Nicht weniger als 260 PS lieferte der überarbeitete Motor (ein Ford Escort RS kam gerade einmal auf 190 PS). Die setzten umweglos, begleitet von infernalem Getöse, ein. Die Schalt-Box war extrem kurz übersetzt - Endgeschwindigkeit zählt im Rallyesport traditionell wenig, Drehzahl hingegen viel -, die Lenkung nervös, der Geradeauslauf abenteuerlich. Doch die Kurvenlage des Stratos war nicht zuletzt dank der kurzen Überhänge genial - solange man den schmalen Grenzbereich zwischen „sauschnell“ und „Abflug“ nicht verließ. Passten Speed, Grip und Gefühl nicht zusammen, ging alles ganz schnell. Wer das Heck einmal verlor, war verloren. Ein Tanz auf der Rasierklinge, den sich Privatkunden offenbar nicht geben wollten.

Die damals zur Rallye-Homologation notwendigen 400 Einheiten brachte Lancia einfach nicht an. Erst als Lancia-Händler in ganz Europa zum Kauf eines Pflichtexemplars aufgerufen wurden, war auch diese bürokratische Hürde gebügelt - und die Konkurrenz ohne Chance.



Anfang 1973 hatte Munari mit einem Stratos-Prototyp den ersten Rallye-Sieg eingefahren. 1974, die 400 Einheiten waren auf verschlungenen Wegen endlich verkauft worden, konnte der Stratos für die Klasse der Special GT, die Gruppe 4 angemeldet werden. Munari holte die Rallyes San Remo und Kanada, sein Teamkollege Jean-Claude Andruet die Korsika-Rallye für Lancia. Als die Italiener auch noch die Marken-WM einfuhren, hatte die Hysterie um das Techno-Tier einen ersten Höhepunkt erreicht. Was Wunder: Dieses Kampf-UFO hatte sich und damit den Rallye-Sport in eine neue Umlaufbahn katapultiert. Und nur einer, so schien es, beherrschte dieses Gerät: Sandro Munari.

Kein anderer zirkelte den Stratos so gewagt, so schnell um die Spitzkehren, keiner kam in Sachen Taktik und Strategie an den Italiener heran. Munari, die Mimose, war an seiner Aufgabe gewachsen, war zu einem richtigen Rennfahrer geworden und hatte es sich zur Bestimmung gemacht, dieses Ungetüm zu beherrschen. 1975 war das erste große Stratos-Jahr. Munari und sein neuer Teamkollege, der Schwede Björn Waldegaard, besetzten in schöner Regelmäßigkeit die vorderen Plätze.

1976 waren Saab, Opel, Toyota, Ford nur noch Staffage, Munari und Waldegaard mehr mit dem Stratos und ihrem internen Stallduell als mit der Konkurrenz beschäftigt. Die Monte, Portugal, San Remo und die Korsika-Rallye gingen an Lancia, in der Endabrechnung zur Marken-WM hatte man doppelt so viele Punkte wie der Zweite. Der Lancia Stratos HF war unbesiegbar.

Ein Jahr später war das Untier eingesargt. Fiat hatte sich nach Jahren des Geldverbrennens endlich zur Erkenntnis durchgerungen, dass der Rallye-Mythos, so groß er auch sein mochte, keine Spuren in den Verkaufsbilanzen hinterließ. Gerade einmal 600 Serienmodelle waren mit erheblichen Preisnachlässen in den Markt gedrückt worden. Dem gegenüber standen horrende Investitionen ins Rallye-Engagement, eine generelle Absatzkrise der europäischen Autobranche nach dem ersten Ölpreisschock und dementsprechend wenig rosige Verkaufszahlen bei Fiat.

Zudem hatten die Turiner mit dem 131 Abarth einen weiteren, im Windschatten der Stratos-Erfolge überaus erfolgreichen Kontrahenten aufgebaut. Der hatte vor allem einen Vorteil: Er war direkt von der Großserien-Limousine 131 Mirafiori abgeleitet und folglich billiger als die Spezialwaffe Stratos. Vom direkteren Imagetransfer Richtung Großserie ganz zu schweigen. Ende 1977 zog Fiat dem Lancia Stratos den Stecker.

Die Restbestände wurden an einen französischen Tuner verkauft, der mit seinem Team bis in die späten Siebziger respektable Ergebnisse einfuhr. Schneller verglühte der Stern des Sandro Munari: seiner schillernden Waffe beraubt, ging es mit der Karriere jäh bergab. Mit Privateinsätzen quälte er sich bis in die frühen Achtziger ab, bis er, kaum bemerkt, zum letzten Mal aus dem Cockpit stieg. Der Stratos HF lebt hingegen als Mythos weiter. Alles was danach an Rallye-Geschwüren antrat - Audi Quattro, Peugeot 205, Lancia Delta S4 und Integrale, vor allem die Gruppe-B-Geschosse der 1980er - waren Abwandlungen einer Idee: jener der monströsen, hoch technisierten Drecksau.