

Das feuerrote Spielmobil

Was Walter Röhrl auf der Piste hält, kann auch im Straßenverkehr nicht ganz falsch sein. 200 Lancia Rally sind zu haben. Ihr ganz persönliches Exemplar steht für 79 990 Mark beim Händler

Rennwagen-Technik pur: Beim Lancia Rally gab es für die Konstrukteure nur ein Ziel – ein Basismodell zu schaffen, das mit minimalem Aufwand in ein kompromißloses Rennauto zu verwandeln ist. Kotflügelverbreiterungen sorgen für die Abdeckung der 205/55-VR-16-Reifen vorne und der 225/50-VR-16-Walzen hinten – selbstverständlich auf dreiteilige Rennfelgen gezurrt. Eine sich senkrecht nach oben öffnende Heckklappe schafft perfekten Zugang zu dem 205 PS (151 kW) leistenden Kompressor-Vierzylinder, der in der Version von Herrn Röhrl gesunde 320 PS (235 kW) an die Hinterachse bläst. Von den 200 Homologationsexemplaren – eine Kleinserie, deren Bau und Verkauf für die Zulassung zum Rennsport notwendig ist – sind exakt 22 Stück nach Deutschland gelangt. Halten Sie sich also ran, wenn Sie Lust auf Lancia haben.



Motor: Vierzylinder mit Kompressor

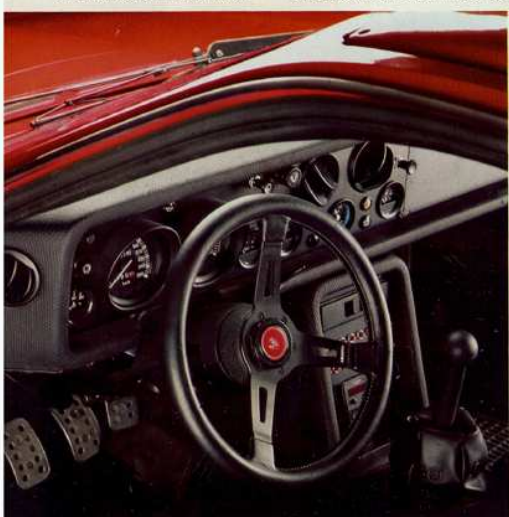


Heck: Motorhaube mit Rückleuchten

Wer da auch immer behauptet, die Zeit der aufregenden Automobile sei vorbei – weil der Windkanal alle gleichmache und der Drang zur Abgasentgiftung der freien Leistungsentfaltung immer weniger Chancen gäbe – muß sich dann und wann eines Besseren belehren lassen. Gehen Sie zu Ihrem nächsten Lancia-Händler, legen Sie ihm einen Scheck über knapp 80 000 Mark auf den Tresen und verlangen Sie dafür einen Lancia Rally. Aber beeilen Sie sich, denn nur 22 Stück haben ihren Weg über die Alpen gefunden. Den Rest der einmaligen 200er Serie haben die Italiener gleich bei sich behalten. In ihren Landen steht man Fahrzeugen dieser Machart auch ganz anders gegenüber: Man hätschelt sie, wenn sie sich beim Warmlaufen verhusten, man ignoriert den nicht vorhandenen Kofferraum und wertet das Kreischen des Kompressors nicht als Lärmquelle, sondern als interessanten Beitrag zur Verkehrsrausodie. Einer Betrachtungsweise, der sich übrigens auch die hiesige Polizei und die Verkehrszulassungsbehörden anschließen. Ein erster Blick auf den Rally, ein erster Gang um die 1245 Millimeter ho-

he Kunststoffhülle macht eindeutig klar, daß die Konstrukteure und Designer hier nur eine Aufgabe zu erfüllen hatten: ein Auto zu bauen, das einen Sieg nach dem anderen kassiert. Der Lancia Rally, dessen Formen noch etwas an den inzwischen eingestellten Lancia Montecarlo erinnern, weist schon durch sein rotziges Äußeres darauf hin, was Sache ist. Reine Sonntagsfahrer sollten besser die Finger von ihm lassen. Für das bullige Aussehen sorgt die Schneeschaukel vorne; die Kotflügelverbreiterungen; die Querstreben, die als Teil des massiven Überrollkäfigs das untere Drittel der Türöffnung schlichtweg versperren; und auch die riesige Heckklappe, die mit einem Griff das quicklebendige Herz des Rally freilegt. Schon bei geschlossener Heckklappe liegt das Triebwerk der Firma Abarth, nur leicht von etwas Glas verdeckt, vor dem Auge des Betrachters – bei geöffnetem Zustand kann man sich dann von allen Seiten voll dem Zwei-Liter-Vierzylinder widmen, der schon in dieser Homologationsserie lockere 205 PS an die Hinterachse liefert. In der Wettbewerbsversion arbeiten dann rund 320 PS. Die Verantwortlichen bei Lancia haben sich wieder eines alten Kunstgriffs bedient, mit dem schon einmal Daimler-Benz in den dreißiger Jahren die Konkurrenz deplizierte – per Kompressor. Hier sorgt ein mechanisch angetriebener Vorverdichter für den leistungstreibenden hohen Sauerstoffanteil im Benzin-Luft-Gemisch. Der Vorteil dieses Roots-Kompressors: Er sorgt auch bereits im unteren Drehzahlbereich für die Leistung, die ein Turbolader erst mit etwas Verzögerung freilegt – und das sind dann die Zehntelsekunden, die ein Walter Röhrl beim Beschleunigen aus einer Spitzkehre gewinnt.

Der Fahrer des „Serien“-Rally genießt aber noch mehr Know-how der Rennversion. Gutes wie Schlechtes: Beispielsweise einen sich ziemlich aufheizenden Innenraum, andererseits gebietet er über ein Rennfahrwerk, dessen Grenzen er wahrscheinlich nur bei strömendem Regen kennenlernen wird. Bei trockener Fahrbahn dürfte ihn der Mut verlassen, bevor sein Wagen die Straße verläßt. Das Schmerzensgeld für überstrapazierte Kupplungsbeine wird in harter Münze ausgezahlt. Mehr als 15 Liter Super fließen nur äußerst selten durch den schlichten Weber-Doppelvergaser – und das bei nahezu 230 km/h Spitze und in einer Zeit von 7,6 Sekunden auf 100 km/h. Ist der Rally erstrebenswert? Schlichtweg „ja“. Denn: Die kleine Stückzahl und die Siege, die das Werksteam jetzt schon heimgefahren hat, werden bald dafür sorgen, daß wir in jedem Automuseum vor dem Rally ins Träumen kommen.



104 Innenraum: Datenbank – auf Luxus wurde verzichtet

Das feuerrote Spielmobil

Was Walter Röhrl auf der Piste hält, kann auch im Straßenverkehr nicht ganz falsch sein. 200 Lancia Rally sind zu haben. Ihr ganz persönliches Exemplar steht für 79 990 Mark beim Händler