

**rallye** 04/2008  
WWW.RALLYE-MAGAZIN.DE

APRIL :: DEUTSCHLAND EUR 3,90 :: ÖSTERREICH EUR 3,90 :: SCHWEIZ CHF 6,40

# RALLYE



LANCIA DELTA INTEGRALE

# DER DOMINATOR

DIE GESCHICHTE DES ERFOLGREICHSTEN  
RALLYEAUTOS ALLER ZEITEN

# INTEGRALE-RECHNUNG

Ein überlegeneres Rallye-Auto hat es noch nie gegeben. Als Lancia vor 20 Jahren den Integrale auf die Piste schickte, hörten die Italiener auf, mit Kanonen auf Spatzen zu schießen. Seit März 1988 nahmen sie Raketen.

Text: Markus Stier, Fotos: Reinhard Klein



04 2008 04 INTEGRALE-RECHNUNG

INTEGRALE-RECHNUNG 04 2008 04



Zwei wichtige Köpfe hinter dem Lancia-Erfolg: Sportchef Cesare Fiorio und Ingenieur Giorgio Pianta. Die Delta-Chronologie

**B**evor wir uns mit den Ereignissen der Portugal Rallye vor zwei Jahrzehnten beschäftigen, müssen wir die Uhr noch ein gutes Jahr zurückdrehen. Nach schweren Unfällen in Portugal und Korsika 1986 hat die Sporthoheit FISA die bis zu 500 PS starken Gruppe-B-Prototypen abgeschafft. Lancia reagiert am schnellsten und baut den nach den Bestimmungen der Gruppe A konstruierten Delta HF. Das deutlich seriennahere Reglement verlangt von den Ingenieuren deutlich mehr Kompromisse und schränkt die Freiheiten stark ein.

Weil die Konkurrenz lediglich über älteres Material oder Heckantrieb verfügt, gewinnt Lancia 1987 nach neun Siegen mit Leichtigkeit den Marken-Titel. Zum Saisonauftakt 1988 folgen gleich zwei weitere Siege in Monte Carlo und Schweden, doch das ist Lancia-Sportchef Cesare Fiorio nicht genug. Er will nicht nur gewinnen, er will die Gegner pulverisieren. Schon im Herbst 1987 war man gewarnt, als Lancia auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt den Delta Integrale vorstellte. Homologations-Termin ist der erste März 1988. Noch in der gleichen Woche brechen drei Integrale-Werksautos zur Rallye Portugal auf.



Mit dem Integrale ging auch der Stern des Mike Biasion auf. Mit zwei Titeln in Folge ist er bis heute der einzige Weltmeister aus Italien

Da das Gruppe-A-Reglement bei der Karosserie-Form absolute Serienmäßigkeit fordert, sahen die Rallye-Autos gerade im Vergleich zu den früheren Gruppe-B-Mustern aus wie Mutter Beimer neben Giselle Bündchen. Zusatz-Flügel? Verboten. Kotflügelverbreiterungen? Vergiss es. Mit seiner schmalen Spur von gerade 1,44 Metern signalisierte beim Delta

4WD allenfalls die rasante Martini-Lackierung, dass hier ein Top-Sportgerät auf den 15-Zoll-Rädchen stand.

Während die Konkurrenz noch schwersten damit beschäftigt war, dem HF hinterher zu hecheln, stand plötzlich der Integrale vor ihnen. Lancia hatte keine Kosten und Mühen gescheut, um für Rallye-Einsätze eine Homologations-Serie von 5000 Stück zu bauen, und die hatte es in sich.

Die Motoren-Ingenieure um Chefkonstrukteur Claudio Lombardi befassten sich zunächst mit einem modifizierten Zylinderkopf und geänderten Ventilen. Im Turbozeitalter lag das Problem nicht darin, mehr Ladedruck aufzubauen, sondern die hoch komprimierte Verbrennungsluft auch in die Brennraum zu schaffen. Ein zweites Problem war die Kühlung, und so war zusätzlich zum größeren Garrett-Lader erstens ein größerer Ladeluftkühler im Motorraum installiert und zudem noch mehr Löcher als beim 4WD in die Frontstange geschmitten. Lancia gab die Leistung des neuen Zweiliter-Turbo zunächst mit 260 PS an, was Kennern ein höhnisches Lächeln entlockte und die Sportbehörde auf den Plan rief. Die hielt um die 400 PS für realistisch, und so wurde auch mit Blick auf den mindestens

Mit dem zweiten Einsatz des Integrale gelingt Lancia einer der größten Erfolge: Mike Biasion gewinnt für die Italiener zum ersten Mal die Safari-Rallye



390 PS starken Ford Sierra Cosworth erstmals ein Restriktor vorgeschrieben, der mit seinen 40 Millimetern Durchmesser allerdings so viel Luft durchließ, dass sich nichts an den Leistungswerten änderte.

Ein weiterer Schuss der Regelwächter ging nach hinten los: Um die Turbos einzubremsen wurde der Turbo-Faktor von 1,4 auf 1,7 erhöht. Das bedeutete im Klartext, dass in der nach Hubraum eingestrichelten Klassenordnung ein Zweiliter-Auto mit Aufladung wie ein 3,4 Liter-Sauger eingestuft wurde. In der Klasse über drei Liter galten entsprechend höhere Mindestgewichte. Doch die erreichten die schweren Allradler ohnehin nur mit Mühe. Allerdings waren in der großen Klasse breitere Reifen erlaubt, und so musste ein durch den Heckantrieb gebandelter BMW M3 auch noch schmalere Räder aufziehen, was ihn selbst auf Asphalt chancenlos machen sollte.

Lancia dagegen feilte gegenüber dem Vorgänger bis zu 100 Kilo Gewicht vom Auto, setzte ansonsten aber kräftig auf: Gegenüber dem ersten Gruppe-A-Delta wuchsen die Reifen auf Asphalt von 205 auf 245 Millimeter. Die Wagen ruhten mit bis zu sechs Zentimeter verbreiterter Spur unter dicken Kotflügeln, die man sich beim Auf/Quattro abgeschaut hatte. Unter den großen Radhäusern ließen sich nun 16-statt 15-Zollräder unterbringen, auf

Schotter stieg die Radgröße von 14 auf 15 Zoll. Damit nicht genug: Verlängerte Lenkerarme und eine neue Aufhängungsgeometrie verschafften dem Integrale mehr Federweg.

Es war ein schwacher Trost, dass Lancia die richtig dollen Dinge beim Debut noch zu Hause in Turin gelassen hatte. In den Schulabladern und Regalen lauerten ein Sechsganggetriebe, eine elektrisch betätigte Kupplung, wassergekühlte Dämpfer und ein Antriebsstrang mit elektrisch geregelter Kraftverteilung.

Der Allradantrieb mit Visco-Kupplung im Mitteldifferential sowie einem Torsen-Differential hinten blieb gegenüber dem 4WD nahezu unverändert. Man trug lediglich den gesteigerten Kräften Rechnung und verstärkte Getriebe und Antriebswellen, die hinten erstmals aus Kohlefaser gebogen waren. Wie beim Vorgänger hatte auch der Integrale eine Overboost-Funktion, die im unteren Drehzahlbereich das Abblenden des Laders geschlossen hielt, damit dieser schneller Ladedruck aufbaute und das Turboloch so klein wie möglich hielt.

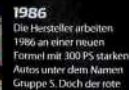
Als es mit dem Fahrer Massimo Biasion, Markku Aleksi und Mikael Ericsson dann endlich losging, kam bei den hochgradig abgeschreckten Gegnern kurzzeitig Hoffnung auf. Beim Finnen Aki Kallio funkte schon auf der ersten Prüfung auf der Rennstrecke in Estoril „Grande Rimorre in Transmission“. Das Mittel-

## Die Delta-Chronologie

**1985**  
Der 450 PS starke Delta S4 mit Turbo und Kompressor gibt sein Debüt bei der RAC-Rallye 1985 mit einem Doppelsieger. Henri Toivonen gewinnt mit ihm die Rallye Monte Carlo, stößt aber bei einem schweren Unfall in Korsika. Zum Jahresende wird die Gruppe B und mit ihr der S4 verboten



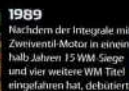
**1986**  
Die Hersteller arbeiten 1986 an einer neuen Formel mit 300 PS starken Autos unter dem Namen Gruppe S. Doch der rote Prototyp bleibt ein Einzelstück fürs Museum. Die Sportbehörde FISA entscheidet sich für das seriennahere Gruppe A-Reglement



**1987**  
Lancia hat als einziger Hersteller konsequent ein Auto nach den neuen Regeln aufgebaut. Der HF 4WD holt insgesamt neun WM-Siege und die Marken-WM sowie den Fahrertitel für Juha Kankkunen



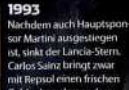
**1989**  
Nachdem der Integrale mit Zweiliter-Motor in einem halben Jahr 15 WM-Siege und vier weitere WM-Titel eingefahren hat, debütiert in San Remo der Integrale Evolution. Wie bei den Delta-Vorläufern gelingt ein Premiersieg. Der 18V holt weitere 13 Siege und noch zwei Marken-Weltmeisterschaften nach Turin



**1992**  
Lancia hat sich wecksseitig zurückgezogen, aber zur Rallye Monte Carlo den Integrale Evolution mit verbretterter Spur und verstellbarem Dachspoiler homologiert. Didier Auriol holt den Premiersieg, die frühere Semi-Werks-Truppe Jolly Club fährt den sechsten Marken-Titel in Folge ein



**1993**  
Nachdem auch Hauptsponsor Martini ausstieg, sinkt der Lancia-Stern. Carlos Sainz bringt zwar mit Bepisol einen frischen Goldpokal, aber andere Hersteller wie Toyota und Ford haben bessere Autos. Nach einer siegeslosen Saison verschwindet der Integrale aus der WM





Der ursprünglich 260 PS starke Vierzylinder leistet dank modifiziertem Zylinderkopf und größerem Garrett-Lader knapp 400 PS. Die Spurweite ist vorn um knapp sechs Zentimeter gewachsen. Unter die größeren Radhäuser passen nun 245-Millimeter breite 16-Zoll-Räder (vorher 205-Millimeter und 15 Zoll). Die Rohkarosserie ist deutlich leichter als beim HF. Insgesamt bringt der Integrale fast 100 Kilogramm weniger auf die Waage

differenzial hatte den Geist aufgegeben. Die Super Spezial war gerade erst erfunden, und da sie vor der eigentlichen Rallye stattfand, gab es eine gnädige Maximalzeit von 20 Minuten anstatt eines Ausfalls. Alen marschierte mit knapp 12 Minuten Rückstand von Platz 94 los und landete am Ende immerhin auf Rang sechs, während Landsmann Ericsson mit dem gleichen Antriebslager wie Alen vorzeitig die Segel streichen musste.

Alles wartete nun darauf, dass auch in Blasons Auto der Antrieb zu brecheln anfing, doch das tat er nicht, und so wurde die Rallye-Welt Zeuge einer Demonstration, bei der dem Italiener schon nach zwei von vier Tagen

der Ladedruck zurückregelt wurde, um das Auto zu schonen. Auf den 17 Prüfungen fuhr Blasio 16 Bestzeiten, insgesamt gingen 30 Bestmarken an die drei neuen Integrale. Doch das war nicht das Schlimmste. Hinter dem am Ende gemächlich gondernden Blasio lieferten sich Alessandro Fiorio und Yves Louvet einen Kampf auf Messer mit dem alten Delta HF des Jolly-Club Teams. Sportchef Cesare Fiorio ließ bei seinem Junior am Ende den Ladedruck raufschauben, um ihn vor den lästigen Franzosen zu bringen, und dennoch lag Fiorio Junior schließlich neun Minuten hinter Sieger Blasio. Der Italiener machte sich zusammen mit Alen einen Spaß daraus, die Strecken-

Rekorde der Gruppe B-Roliden zu knacken. Mit einem Schlag wurde der Rallye-Welt bewusst, dass die fußballernen Gruppe-A-Autos ihre Krücken wegzwerfen und zu rennen beginnen hatten.

Es war schon ein bisschen verrückt. Da hatte Mazda nach endlosen technischen Problemen endlich den 123 ausorientiert und ein paar tolle Fahrerwerke für die damals noch auf Asphalt und Schotter gefahrene Portugal-Rallye mitgebracht. Aber immer noch wirkte unter der Haube der drei Jahre alten Konstruktion ein 1,6-Liter-Motorchen mit 240 PS, das Fahrer Hannu Mikkola vom Start weg wie einen alten Mann aussehen ließ.



Die Abarth-Werkstatt in Turin ist der Konkurrenz in Punkte Erfahrung und Budget und Technik viele Jahre lang deutlich überlegen

Bei Ford fuhr sich ein Stig Blomqvist mit dem Barentarkon, aber nur Hochgeschwindigkeitstests Sierra die Seele aus dem Leib, begeisterte die Fans mit fantastischem Drive und bewies mit einer zerdepperten Front, dass man dem Limit näher nicht kommen kann, doch das war nun alles bedeutungslos. Erwin Weber war schon jenseits der Grenze gewesen und hatte sich in Argentinien im Schnelldurchlauf überschlagen und nur eine halbe Minute verloren. Sein VW Golf war schön leicht, aber mit Frontantrieb sowieso

chancenlos. Damals träumten einige tatsächlich noch davon, dass VW womöglich fertig geworden Synchro mal richtig Ernst machen würde. Insgesamt muss man beim Blick auf das Starterfeld konstatieren: Da spielte eine Hürde Kinder mit Minigolf-Schlägern im Sandkasten, während die Großen mit einem Einser-Holz den Ball mit jedem Schlag außer Sichtweite katapultierten.

Selbst die Material mordende Safari Rallye, die einen Monat nach der Integrale-Premiere anstand, demonstrierte alle Nicht-Lancia.

Dabei war Lancia jüngste Waffe bei weitem kein perfektes Rallye-Auto. Zwar ließ sich dank variables Kraftverteilung zur besseren Kurvenwendigkeit schon so etwas wie ein leichter Heckantriebs-Effekt erzielen, dennoch untersteuerte der Delta im Normalfall fürchterlich. „Was willst du von einem Auto erwarten, das eine Gewichtsverteilung von 62 zu 38 Prozent hat“, sagte Ingenieur Lombardi. Zudem war der Integrale schwerer zu fahren als sein Vorgänger. „Das Auto ist viel direkter und nervöser“, konstatierte Mikki Blasio.



Dennoch zog man im Premierenjahr nur ein einziges Mal den kürzeren: Beim reinen Asphalt-Lauf auf Korjaka war Ovidio Aurlot in seinem Sierra Cosworth nicht aufzuhalten. Cesare Fiorio lebte schon immer nach der Devise: Besser mit ihnen als gegen sie, und so kaufte er den früheren Krankenwagen-Fahrer aus Marseille vom Fleck weg für die kommende Saison ein.

Aber abgesehen von diesem kleinen Schönheitsfehler fuhren bei den folgenden 14 Marken-WM-Läufen über den Zeitraum von knapp ein Jahr alle Sieger einen Delta Integrale. Abgesehen von zwei Marken-Titeln ging auch die Fahrer-WM zwei Mal nach Italien. Mikki Blasio war nach Juha Kankkunen der zweite Doppelweltmeister der Rallye-Historie. Schon im September 1989 hatte er seinen zweiten Titel unter Dach und Fach.



Und was passierte dann? Es kam alles noch schlimmer: Im Oktober debütierte Blasio mit der Viertürer-Version des Integrale in San Remo. Wie schon der HF und der Integrale holte auch der Integrale 16V einen mühelosen Premiertitel. Und obwohl Toyota nur zwei Monate nach dem achtventiligen-Integrale im Mai 1988 mit dem ähnlich kompromisslosen Celica GT4 in der WM auftauchte, sollte es noch bis zum Jahr 1993 dauern, bis der Marken-Weltmeister nicht mehr Lancia hieß. ■■

Die Gegner des Integrale sind keine. Der Mazda 323 Turbo 4WD stammt aus der Saison 1986 und ist ein braves Gruppe-A-Auto mit einem 240 PS schwachen 1,6-Liter-Motor. Der Sierra Cosworth ist deutlich kompromissloser und liefert mühelos 400 PS, doch der Ford muss mit Heckantrieb auskommen und hat außer auf trockenem Asphalt keine Chance gegen den Lancia. Der VW ist zwar äußerst leicht, steht aber mit Frontantrieb und lediglich 180 PS auf komplett verlorenem Posten. Der erste echte Widersacher des Integrale ist der Toyota Celica GT4, der 1988 in Korsika debütierte. Doch das Team aus Köln braucht eine Weile, bis der Celica konkurrenzfähig und frei von Kinderkrankheiten ist



Erst sechs Jahre nach dem Debüt ging der Integrale in der WM baden. Carlos Stinz konnte 1993 keine Rallye mit dem Lancia gewinnen