

CHAMPION MIT POTENZIAL

Von 1987 bis 1992 wurde Lancia mit seiner Allrad-Rakete Delta Rallye-Markensweltmeister. Mittlerweile schiessen auch die Preise für die ultimativen 16-Ventil-Strassenversionen in den Himmel.



Vielfältig

In kleinen Details unterscheiden sich die zahllosen Sondermodelle. Die schmal bauenden Karbon-Aussen-spiegel stammen aber definitiv aus einem Nachrüstprogramm.

Version des Delta, befeuert von einem turbobehafteten Zweiliter, der in der Basis bereits 166 PS leistete. Traktion garantierte ein permanenter Allradantrieb, basierend auf einem Zentraldifferenzial mit Visco-Sperre und einem Torsen-Sperrdifferenzial an der Hinterachse. Der Delta HF 4WD war geboren.

wicklung vorgestellt: der Delta HF Integrale. Verbreiterte Radhäuser schafften Platz für 15-Zoll-Räder auf breiterer Spur. Fahrwerk und Bremsen präsentierten sich optimiert. Mit einem grösseren Turbolader stieg die Leistung in der Serienversion auf 185 PS. Im Gruppe-A-Trim waren es gar 280 PS, die über ein 6-Gang-Getriebe von Abarth in Szene gesetzt wurden. Erneut hatte die Konkurrenz nix zu melden. Marken- und Fahrer-WM 1988 und 1989 gingen an Lancia und Biasion.

Sieg bei der ersten «Monte»

Abgespeckt von 1190 auf 1130 Kilogramm und von Abarth in Feinarbeit und mit gehörig Ladedruck auf satte 265 Pferdestärken getrimmt, sorgte der 3,9 Meter lange Kraftriegel in den Farben von Martini Racing bereits beim ersten WM-Einsatz für Furore.

Drei Titel in Folge, die japanische Konkurrenz schöpfte Hoffnung, dass sich der «Kohlekasten aus Turin» nicht weiterentwickeln liesse. Zu früh ge-



Komplett

Das Instrumentarium mit zentraler Ladedruckanzeige und der Tourenzähler mit Nullstellung rechts; dazwischen Spannung, Sprit, Temperatur und Ladedruck.

Text | Christof Gonzenbach
Fotos | Richard Meinert

Die toll konturierten Alcantara-Schalensitze von Recaro umklammern einen, das Momo-Martini-Sportlenkrad bietet echten Grip für schweissnasse Hände. Schon bei leichtem Druck aufs Gas schlägt die Ladedruckanzeige heftig aus und bläst der wassergekühlte Garrett-Turbolader dem Vierzylinder gehörig Gemisch in die Brennräume.

Immerhin 1,2 Bar Überdruck lassen den Lancia in die nächste Kurve fliegen, bis das Wastegate-Ventil beim Gaslupfen schnaubend Überdruck ablässt. Handlich lenkt der breitspurige, flügelbewehrte Allrad-Bolide ein. Neutral, kaum untersteuernd dank der Verlagerung der Kraftverteilung zu den Hinterrädern. Da kommt Freude auf, und wer will, darf sich bei der rassigen Kurvenjagd wie weiland Massimo Biasion oder Juha Kankkunen fühlen.

Je zweimal eroberten diese Rallye-Asse am Steuer eines Delta den Titel des Fahrer-Weltmeisters. Und sie trugen massgeblich dazu bei, dass Lancia von 1987 bis 1992 gar sechsmal in Folge Markenweltmeister wurde. Damit kann der Delta Integrale mit Fug und Recht als erfolgreichstes Rallye-Auto aller Zeiten bezeichnet werden.

Dass der 1979 vorgestellte kantige Kompaktwagen nicht nur zum Auto des Jahres 1980 erkoren wurde, sondern Jahre

später sportliche Lorbeeren ernten sollte, ist einer Änderung des Rallye-Reglementes zu verdanken. Nach schweren Unfällen während der Saison 1986 verbannte die FIA die bis zu 650 PS starken Gruppe-B-Fahrzeuge aus dem Rallye-Sport. Um die WM-Krone sollten in Zukunft zivilere Gruppe-A-Versionen ringen, die auf einer Serie von wenigstens 5000 Stück basierten.

In aller Eile entwickelte man bei Lancia eine allradgetriebene

Massimo Biasion gewann 1987 die prestigeträchtige Rallye Monte Carlo. Mit Siegen in Portugal, Griechenland, Neuseeland und Argentinien sowie Ehrenplätzen in Korsika und Schweden sicherte sich Lancia bereits zur Saisonhälfte den WM-Titel. Juha Kankkunen eroberte im internen Duell mit Biasion und Markku Alén die Fahrerkrone.

Um für die nächste Saison gerüstet zu sein, wurde bereits zur IAA 1987 eine Weiterent-

wicklung vorgestellt: der Delta HF Integrale. Verbreiterte Radhäuser schafften Platz für 15-Zoll-Räder auf breiterer Spur. Fahrwerk und Bremsen präsentierten sich optimiert. Mit einem grösseren Turbolader stieg die Leistung in der Serienversion auf 185 PS. Im Gruppe-A-Trim waren es gar 280 PS, die über ein 6-Gang-Getriebe von Abarth in Szene gesetzt wurden. Erneut hatte die Konkurrenz nix zu melden. Marken- und Fahrer-WM 1988 und 1989 gingen an Lancia und Biasion. Drei Titel in Folge, die japanische Konkurrenz schöpfte Hoffnung, dass sich der «Kohlekasten aus Turin» nicht weiterentwickeln liesse. Zu früh ge-

Grossalarm bei Lancia, eine weitere Steigerung musste her.



Muskelspiel
Die Evo-Modelle imponieren mit verstellbarem Dachflügel und üppigen Radhäusern über der breiten Spur.



Lenken wie Bion
Solche zweispeichigen Sportlenkräder mit griffigem kleinem Kranz wurden in den Rallye-Versionen verbaut. Ansonsten: Kantiges Design à la 1980er-Jahre.

Die folgte 1991, hiess sinnigerweise Evolution und bedeutete eine rund neun Zentimeter breitere Spur, stärkere Bremsen und nunmehr 205 PS in der Serie. Eine ausreichend solide Basis, um im Renntimm mit rund 300 PS wieder beide Titel abzuräumen. Die Fahrerwertung ging diesmal wieder an Kankkunen.

Dann der Paukenschlag: Lancia tritt offiziell als Werksteam im Rallyesport ab. Hintergrund: Innerhalb des Fiat-Konzerns soll Alfa Romeo als sportliche Speerspitze agieren und die DTM aufmischen. Dem Delta Integrale war noch eine würdige Abschiedsvorstellung vergönnt: Unter der Flagge des Jolly Club Teams wurde im Jahr 1992 der letzte grosse Marken-Pokal geholt.

Für das Serienmodell bedeutete dies noch lange nicht das Ende. Im Gegenteil. Durch die Sporterfolge längst zum Kult erhoben, erfreute sich der Dinosaurier unter den sportlichen Kompakwagen eines wachsenden Freundeskreises. Munter bestach er mit fetten Radhausverbreiterungen, kantiger, von Lufteinlässen durchsetzter Front und dreifach verstellbarem Dachflügel, während die Mitbewerber aerodynamisch zu langweiligen Seifenstücken verkamen.

Gross war die Freude bei den Schweizer Fans, als 1993 mit dem Wechsel vom Evo I zum II der Sechzehnventiler lieferbar wurde. Mit Katalysator und 211 PS löste er endlich die 177 PS starke Kat-Version des Achtventilers ab, die in der Schweiz ab 1991 sogar in

der Evo-Karosserie angeboten wurde.

Ein bisschen merkte man es dem Evo II allerdings an, dass er nicht mehr als Homologationsmodell für den Rallyesport zu dienen hatte. Seine Serienausstattung wuchs üppig um Komfortdetails, zum Beispiel eine Klimaanlage. Kein Wunder,

« Ein neues Rallye-Reglement brachte den Integrale auf die Strasse. »

KAUFBERATUNG

Marktspiegel
HF 4WD (86-88) Fr. 24 000/15 400/10 000
Integrale 8v (88-91) Fr. 40 000/26 400/17 600
8v Evo I (91-93) Fr. 55 000/36 300/24 200
16v Evo II (93-95) Fr. 66 000/43 600/29 000
Aktuell im Handel*

Internet-Adressen
www.lanciaclub.ch

Tipp vom Experten

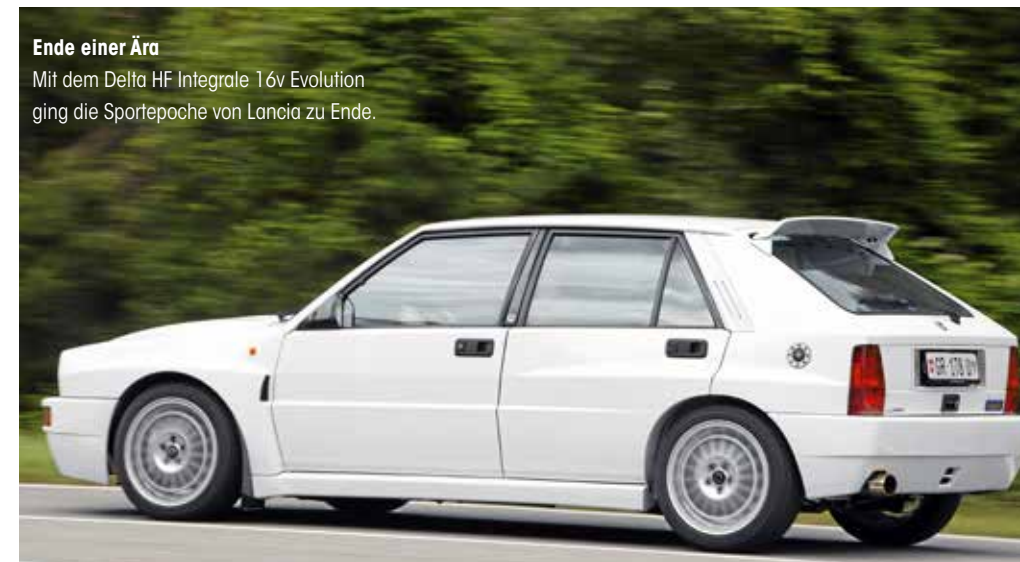
«Rost ist beim Lancia Delta kein grosses Thema. Kritische Stellen sind Frontscheibenrahmen, Radhäuser, Türen, Dachabschlusskante und der Übergang von der C-Säule zum Dach. Sorgfältige Pflege der Mechanik hingegen ist das A und O. Ein Blick ins Servicebuch zeigt, ob alle 7500 km das Motoröl und ebenso regelmässig Getriebe- und Differenzialöl gewechselt wurden. Zahnriemen und Pleuellager gilt es nach 60 000 Kilometern zu erneuern. Häufig verschleissen bei den 16-Ventilern zudem die Auslassventile des 4. Zylinders wegen Überhitzung durch den Auspuffkrümmer.»

Jörg Brandt, www.integraletechnik.de
* www.autoscout24.ch



Kraftpaket
Der 16-Ventiler leistete 34 PS mehr als der 8v. Für die Schweiz war er aber erst ab 1993 mit Katalysator lieferbar.

Schmuck
Bei den Evo-Modellen wird der Tankstutzen von einem verschraubten Ring gehalten.



Ende einer Ära
Mit dem Delta HF Integrale 16v Evolution ging die Sportepoche von Lancia zu Ende.

dass der Integrale damit 1340 Kilo auf die Waage wuchtete. Und was beim Evo I begann, fand nun eine fast inflationäre Fortsetzung: Laufend wurden Sondermodelle und auf kleine Stückzahlen limitierte Serien aufgelegt, die sich in Farben, Dekorsets und Details im Interieur unterschieden. Und die jeweils im Nu ausverkauft waren.

Sonderwünsche ab Werk
Karosseriebauer Maggiora, der 1993 das Lancia-Werk Chivasso und damit die Produktion der finalen Integrale-Serie übernommen hatte, trug sogar Sonderwünschen Rechnung, die in keiner Optionenliste standen. Entsprechend schwierig ist es heute, die einzelnen Modelle ganz exakt zu identifizieren.

Auf den Sammlerwert der Rallye-Ikone scheint dies allerdings keinen negativen Einfluss zu haben. Im Gegenteil, die Marktpreise für Evo-Modelle steigen kontinuierlich – oder explodieren teilweise förmlich. Für Sondermodelle in Originalzustand werden zum Teil bereits mehr als 70 000 Franken geboten.

TECHNISCHE DATEN

Lancia Delta HF Integrale 16v Evo II

Produktionszeit	1991–95
Neupreis	Integrale 16v 1993: ab Fr. 56 000 (Integrale 8v 1989: ab Fr. 38 650)
Zyl./Hubraum	R4/1995 cm ³
Leistung	155 kW/211 PS bei 5750/min
Drehmoment	308 Nm bei 2600/min
0 bis 100 km/h	5,7 s
Spitze	220 km/h
Verbrauch (ECE)	7,9–11,2 l/100 km, Benzin
MOTOR	
Bohrung x Hub	84 x 90 mm
Verdichtung	8,0:1
Nockenwellen	2 obenliegend (Zahnriemen)
Ventile pro Zylinder	4
Konzept	elektronische Benzineinspritzung, wassergekühlter Turbo, Ladeluftkühler
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Antrieb	permanenter Allrad (zentrale Viscobremse, Torsen-Differenzial hinten)
Getriebe/Gangzahl	manuell/5
FAHRWERKS-KOMPONENTEN	
vorne	Federbeine, Dreiecksst., Stabilisator
hinten	Federbeine, doppelte Quer- und Längslenker, Stabilisator
Bremsen	4 Scheiben (vorne belüftet), ABS
Räder, Reifen	7,5 x 16" (Alu), 205/45 ZR16
KAROSSERIE	
Türen/Plätze	5/5
Länge/Breite/Höhe	3,90/1,77/1,37 m
Radstand	2,48 m
Tank	57 Liter
Leergewicht/Zuladung	1340/450 kg
Leistungsgewicht	6,4 kg/PS

ANZEIGE

SRF zwei

TACHO

EINSTEIGEN, ANSCHNALLEN, DURCHSTARTEN

MIT KOMPETENTEM EXPERTEN-TALK UND TECHNISCHEM KNOW-HOW LEBT «TACHO» DIE LEIDENSCHAFT UND FASZINATION RUND UMS AUTO.

SONNTAGS 19:30 UHR

srf.ch/tacho