



50 TONNEN INTEGRALE-WERKSPARTS IM ANGEBOT

TEIL-ZEIT

Werks-Integrale von Alex Fiorio. EM-Integrale von Holzer. Und dazu noch ein paar normale Rallye-Integrale obendrauf. Wer diesen Lancia-Fuhrpark am Laufen halten will, braucht Teile. Viele Teile. Werksteile. Die Burkart-Brüder haben jetzt viele Werks-Teile: 50 Tonnen um genau zu sein. Und weil sie nett sind, teilen sie diese Teile. Auch mit anderen.

Text: Thomas Senn, Fotos: Thomas Senn / Bernd Moser

Burkart, Burkart? Welcher denn? Stefan? Nicolai? Frank? Aaron? Ja. Genau die. Die fahren alle Rallye und laufen alle zusammen um den gleichen Weihnachtsbaum. Stefan, Nicolai und Frank sind Brüder, Aaron ist der Sohn von Nicolai und somit der Neffe von Frank und Stefan, die Aarons Onkels sind. Sooo schwierig ist das ja nicht.

Während Aaron bekanntermaßen in der JWRC mit ernsthaften Karriereabsichten unterwegs ist, lassen es die älteren Herren allesamt in Lancia Delta Integrales etwas ruhiger angehen. „Lancia Senior-Team“ nennen sie sich und haben vielleicht nicht mehr das allerletzte Quäntchen Speed dafür den allergrößten Spaß.

auch die Probleme. Woher Ersatzteile nehmen? Irgendwann war der Markt leer gefegt, es gab vieles einfach nicht mehr.

Stefan Burkart lernte zwangsläufig Lancia-Herrgott Peter Zima kennen. Zima weiß alles über die Lancia-Motorsportgeschichte und führt seit ewigen Zeiten Listen mit allen Einsätzen, Kennzeichen und sonstigen Dingen, auf die die Lancia-Rallye-Welt gern zurückgreift (nachzulesen im Buch: Lancia Delta HF Integrale von Werner Blättel und Gerhard D. Wagner). Und so wusste Zima natürlich auch, dass es sehr wohl noch eine unfassbare Menge an alten originalen Werksteilen aus der Abarth-Werkstatt gab. Als sich Lancia Anfang der 90er



Und ganz besonders, seit Stefan Burkart einen Schatz gehoben hat. Aber mal der Reihe nach: Lancia-Fan Stefan lief eines Tages Signori Carlo Zuccetti über den Weg. Dieser italienische Privatier hatte als Motorsport-Gönner schon viele Teams unterstützt und auf diesem Wege irgendwann den 89er Monte-Carlo-Integrale von Alex Fiorio (Sie wissen schon, der Sohn von Papa und Teamchef Cesare Fiorio) in seine Garage zerren können. Und genau dort holte Burkart ihn (den Jolly-Club-Lancia) einige Tage später raus. „Zu einem wirklich fairen Preis“, wie Burkart betont. Und zu dieser Zeit waren die Preise für echte Autos noch so im Keller, dass Burkart gleich noch das Europameisterschaftsauto von den Holzer-Brüdern dazu erwarb. „Zu den heutigen Wahnsinnspreisen für Werksautos hätte ich das nie gemacht, aber damals habe ich einfach noch den richtigen Moment erwischt, bevor jeder eines haben wollte.“

Es kamen noch einige Integrales für den kleinen Rallyeeinsatz zwischendurch dazu (Bruder Nicoali fuhr auch, Bruder Frank fährt immer noch) und mit der Familie wuchsen

offiziell aus dem Rallyesport zurückzog wurden die vorhandenen Autos an das Jolly-Club-Team übergeben und ein Großteil der Ersatzteile an Astra Racing.

Und genau dort sollten sie auch über Jahrzehnte bleiben, da die Astra-Chefs Mauro und Luca Pregliasco (Vater und Sohn) bisher jeder Interessentengruppe die Alutür vor der Nase zugeschlagen hatten. Zumindest denen, die alles am Stück erwerben wollten.

Aber die italienische Familia hatte nicht mit der deutschen Familie gerechnet. Die nämlich eines anders machte, als die anderen: Sie reiste sofort an und steckte Geld ein. Zwar nicht gerade Bares (Italien, hallo?), dafür aber bankbestätigte Schecks in verschiedenen Größenordnungen. Und siehe da: Schon am ersten Abend hatten die Burkarts den Zuschlag. „Leider war es der Scheck mit der größten Summe, den wir da lassen mussten“, erklärt uns Stefan Burkart, aber man sieht seinem Lächeln an, dass er es vorher wusste. „Noch in der Nacht sind mein Bruder Frank, unsere Mechaniker und Co-Piloten angereist um sofort den ersten



Familienbanden: Die Burkarts und die Pregliascos bei der Scheckübergabe in Italien. Unten der Burkartsche Familien-Fuhrpark mit dem Ex-Werks-Prachtstück in der Mitte. Und links im Bild ein Teil der Teile. Aber es ist wirklich nur ein Bruchteil der Werksparts, die jetzt wieder erhältlich sind. Wer will schon 50 Tonnen auf den Hof karren für ein einziges Foto?

LKW zu beladen. Ich hatte zum Glück einen Freund mit einer Spedition in Singen, die auch eine Niederlassung in Mailand hatte. So war um 11 Uhr morgens der erste LKW voll, um 15 Uhr der zweite. Wir wollten einfach kein Risiko eingehen und die Sachen nach Bezahlung da liegen lassen.“

So, jetzt aber mal: Was sind denn das eigentlich für „Sachen“? „Wir stecken noch mitten in der Katalogisierung. Jedes Teil wird von uns überprüft, gereinigt, fotografiert, elektronisch erfasst und mit der originalen Abarth-Liste verglichen. Das dauert schon und noch Monate!“, so Burkart, der die Teile mittlerweile wieder hat nach Italien bringen lassen. Dort werden sie von Andrea Maselli, einem in Italien sehr populären Rallyefahrer in seinem Lager verwaltet.

Geschätzte 50 Tonnen feinsten Werksteile in rund 30.000 Einzelpositionen. Es ist der absolute Wahnsinn. Burkart dazu: „Es sind sicher 1.000 Stoßdämpfer dabei, die hab ich alle eigenhändig in Gitterboxen verladen. Dazu zehn Gitterboxen Federn, Aufhängungsteile aus Titan und Alu, Domlager, R70 und R90-



Wer ein echtes altes Werksauto fahren darf, hat allen Grund zu strahlen. Hier: Stefan Burkart

Getriebe, sämtliche Zahnradsätze, alle Teile für die Differentiale. Das wird auch das erste sein, was wir anbieten werden: Komplette Antriebsstränge und vollständige Umrüstsätze um von normalen auf Gruppe-A-Aufhängungen umbauen zu können.“

Anbieten? Ja anbieten. So sehr sich die Burkarts auch über ihr gigantisches Teilelager freuen, so sehr ist es auch zu groß. Selbst wenn sie noch 200 Jahre selbst Rallyes fahren würden: Das kann keiner mehr aufbrauchen. Und so haben sie die Firma Delta-Parts gegründet, unter deren Namen die Teile zum Verkauf kommen

werden. Es wäre doch auch zu schade, wenn Titan-Kardanwellen, Abarth-Motorhalter, Titan-Auspuffanlagen, dünnste Wettbewerbsscheiben, Kohlefaserkupplungsscheiben oder Kohle-Kevlar-Kardanwellen (Achtung, nur für Asphalt!) wieder zwanzig Jahre in dunklen Hallen lägen. Sogar eine Karosse war beim Teilepaket dabei: Das 89er Portugal-Chassis von Alex-Fiorio. Dieses wird mit den Teilen aus dem Schlaraffenlager komplettiert und dann auch verkauft werden. „Die Teile, die wir in ausreichender Stückzahl haben, werden wir unterhalb der alten Astra-Preise anbieten. Die extrem seltenen Stücke müssen wir natürlich hüten, allein schon um das Auto wieder aufbauen zu können. Beispiel: Wir haben zwar sämtliche Innereien zu Hauf, aber nur drei R90-Getriebegehäuse! Aaaaaber: Wir haben die originale Gussform dafür. Das heißt, wir können diese später einmal nachfertigen. R70-Getriebe haben wir dagegen so viele, da braucht es keinen Nachbauten“, so Stefan. „Und: ganze Getriebe- und Differential-Überholungen können wir ebenfalls leisten.“

Besonders Stolz ist Delta-Parts auch auf die originalen Abarth-Karosserie-Verstärkungsbleche: „Die gab es einfach nicht mehr. Jetzt gibt es sie wieder. Und zwar nicht irgendwelcher nachgebauter Quatsch, sondern absolut original!“

Was mich fast noch mehr fasziniert hat, waren Kisten voller Listen. Alle Einsatzpläne von Astra-Racing, wer wann mit welchem Auto und welchen Teilen bei welcher Rallye was gemacht

hat. Unwiederbringliche Geschichte schlummert in diesen Unterlagen. Alles in steinzeit-alten Ordnern, die an sich schon museumswert haben. Und weil die Burkarts nicht nur ein bisschen rallyeverrückt sind sondern komplett einen am Sträußchen haben, werden selbst diese gammelige Außenhüllen natürlich nicht entsorgt (obwohl man es aus Gründen der Seuchengefahr sicher tun müsste) sondern hinter Glas für die Nachwelt aufbewahrt.

Wie rallyeverrückt die Burkarts aber wirklich sind, sollte ich erst erfahren, als unser Fototer-



min während der Rallye Baden-Württemberg eigentlich schon zu Ende war. Wir hatten uns ein wenig abseits des Service-Platzes an einer alten Fabrik getroffen und wollten uns eigentlich gerade verabschieden.

Da kam Stefan zu mir: „Thomas, jetzt musst Du mir aber noch schnell einen Gefallen tun: Kannst Du mir Dein Auto leihen, damit ich zurück zum Serviceplatz komme?“ Ich sagte zwar spontan ja klar, aber nur, weil ich seinen charmanten Scherz erst nicht kapiert hatte (wir erinnern uns: Ich alt!). Doch dann fiel mir auf: Wenn er mein Auto fährt, wer fährt dann das Fiorio-Werksauto? Aaaahhhhhh! Iiiiiiiich! Jetzt kapiere sogar ich es. Das war sein freundliches Angebot, mir die Fahrt im 89er Monte-Auto zu ermöglichen. Als ich es geschnallt hatte, war Burkart übrigens mit meinem Lancia Kombi (soviel Stil muss schon sein bei einem solchen Termin) längst auf und davon.



Burkarts next Top-Modell: Das Original des Holzer-EM-Autos steht natürlich auch in der Garage von Stefan Burkart

Mit der Nummer 8 ging der Werks-Integrale bei der Rallye Monte Carlo unter Alex Fiorio seinerzeit an den Start



Wer ein echtes altes Werksauto fahren darf, hat allen Grund zu strahlen. Hier: Thomas Senn

Und wer einen Integrale sein Eigen nennt, darf nun künftig genauso gut gelaunt sein: 50 Tonnen Teile aus der guten alten Zeit machen viele Reparaturen oder Umbauten endlich wieder möglich



TEILE MIT WEILE

Sie haben einen Integrale? Sie wollen Teile? Kann losgehen. Auch wenn noch nicht alles bis ins letzte Detail katalogisiert ist, kann der Verkauf schon starten. Unter www.delta-parts.de findet sich ein Webshop, in dem gängige Teile bestellt werden können. Bei spezielleren Wünschen richten Sie Ihre Anfragen bitte direkt entweder an Stefan Burkart unter 07732/939 11 20 oder per Mail an burkart@delta-parts.de. Und wenn es richtig ans Eingemachte geht steht der technische Consultant Peter Zima unter 06737/76 11 66 und unter zima@delta-parts.de direkt zur Verfügung.

Und so wurden mir 20 wundervolle Minuten zuteil, in denen ich höchstpersönlich und mit größtem Krawall die Innenstadt in Geislingen an der Steige in Angst und Schrecken versetzt habe. Geislingen an der Steige und Col de Turini, so unähnlich klingt das ja schließlich nicht. Beides geht schließlich rauf. Wie es sich anfühlt, mit einem solchen wirklich wirklich wirklich lauten Stück Rallyegeschichte an einem Freitagnachmittag durch ein mit nichts Bösem rechnenden Städtchen zu pilotieren? Wie Schwarzwälder Kirschtorte mit Chili-Sauce. Wie Konfirmationsanzug mit Schlangenlederstiefeln. Wie Tante Helga mit Kid Rock. Wie Musikantenstadel mit Motörhead. Wie Wellenreiten auf dem weißen Hai. Wie Zelten in der Lausitz. Wie Händewaschen mit Blausäure. Wie ... schön. Übrigens Stefan: Nachdem ICH DIR diesen Gefallen mit meinem Auto getan habe, bist DU MIR jetzt natürlich einen schuldig. Ehrensache, oder? ■■

