

DER QUERTREIBER

LANCIA DELTA HF INTEGRALE

Text: Robert Weber / Fotos: Michael Thier



Das Jahr 1986 läutete nach zahlreichen schlimmen Unfällen in der Rallye-WM, zuletzt dem tödlichen Unfall von Henri Toivonen und seinem Co-Piloten Sergio Cresto bei der Rallye Korsica im gleichen Jahr, das endgültige Ende der Gruppe B ein. Lancia, Peugeot und MG führen die WM noch zu Ende, anschließend wurde die Gruppe B für die Rallye-Weltmeisterschaft verboten, während die Fahrzeuge in der Rallyecross-Europameisterschaft zwischen 1987 und 1992 für weitere sechs Jahre einen neuen Einsatzbereich fanden. Auch im Hause Lancia musste man sich nun kurzfristig umorientieren, und fand mit der bereits 1979 präsentierten bürgerlichen Schräghecklimousine, dem Lancia Delta, die Basis für ein neues Rallyefahrzeug. Aus dem eher unauffälligen Kompaktmodell entstand 1986 unter dem Titel „HF 4WD“ eine unter dem nunmehr gültigen Gruppe A-Reglement aufgebaute Rallyeversion.

Mit der Zusatzbezeichnung HF (High Fidelity) führte Lancia übrigens einen traditionsreichen Beinamen seiner sportlichsten Fahrzeuge fort, der schon die frontgetriebene Fulvia 1300 seit 1966, und den Stratos HF seit 1974 schmückte. Nach dem Sieg der Rallye-Markenweltmeisterschaft 1987, der Lancia mit dem neuen Delta HF 4WD auf Anhieb gelungen war, folgte am Ende des Jahres bereits die erste Weiterentwicklung des HF 4WD unter dem Namen „Delta Ingetrale“. Die Bezeichnung integrale bezeichnete von nun an sämtliche allradgetriebenen Fahrzeuge aus dem Hause Lancia. Mit dem HF 4WD und dem integrale begann für Lancia eine beispiellose Erfolgsserie, die von sechs (??XX) aufeinanderfolgenden Rallye-Weltmeisterschaften in den Jahren 1987 bis 1992 gekrönt werden sollte.

Made by Abarth

Fiat hatte Lancia bereits 1969, und darauf folgend 1971 auch Abarth übernommen und die ehemalige Tuningschmiede Carlo Abarths auch weiterhin sportlich ausgerichtet. Abarth war nun das offizielle Werksteam des Fiat-Konzerns, und der Lancia Delta war der Startschuss für ein weiteres werksseitiges Engagement des Fiat-Konzerns im internationalen Motorsport. Von Beginn an leitete Cesare Fiorio die Geschicke bei Abarth und baute die Abteilung als eine kontinuierlich wachsende Motorsportabteilung auf, die mit Modellen wie dem Lancia Stratos, dem 037 oder dem Delta S4 im Rallyesport für Furore sorgte. 1987 verließen 40 Gruppe A-Deltas die Turiner Werkshallen (inklusive der Kundenfahrzeuge) und die Kapazität wurde mit 250 Mitarbeitern auf bis zu 60 Fahrzeuge pro Jahr ausgebaut. Alle Erfolge, die der Lancia Delta als HF 4WD und HF integrale in den sechs Jahren einfahren sollte, basierten auf jahrelanger Erfahrung der Turiner Experten-Mannschaft, auf akribischer Vorbereitung und liebevoller Arbeit, die von den Mitarbeitern bei Abarth immer mit Hingabe erledigt wurde.

DIESE SEITE

fahrt auf der nahegelegenen Kölner Autobahn, die sich für das Team schon oft als Teststrecke bewährt hatte. Das Foto bew

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

gebnis für das Kölner Team, bevor die Neuentwicklung wegen des neuen Gruppe C-Reglements 1982 in Europa bereits von der Bildfläche verschwunden war.



Als Basis für das Gruppe A-Auto entschied man sich bei Abarth für die 1986 präsentierte Straßenversion des Delta HF 4WD. Das Topmodell war die 5000 Mal gebaute, 165 PS starke fünftürige Limousine, mit einer Länge von 3895 cm und einem Leergewicht von 1190 kg. Leistungsausbeute, Beanspruchbarkeit und Servicefreundlichkeit waren die maßgeblichen Werte der Entwicklungsingenieure, die im Lancia Delta umgesetzt werden sollten. Der turbogeladene Zweiliter-Vierzylinder-Motor erhielt in der Gruppe A-Version gepresste Kolben, spezielle Ventile und geänderte Nockenwellen mit angepassten Steuerzeiten. Der Gruppe A-HF 4WD erhielt außerdem eine neue Ölwanne samt Druckspeicher für den Schmiermittelkreislauf, ein speziell programmiertes Steuergerät und eine optimierte Kennfeldzündung von Magneti Marelli mit einer Spule je Zylinder. Gemeinsam mit leicht gesteigertem Ladedruck, einem vergrößerten Ladeluftkühler und einer aus Titan gefertigten Sportauspuffanlage sorgten die Änderungen für eine Leistung von 258 PS (gegenüber 165 PS in der Serienversion).

Auch das Getriebe erfuhr zahlreiche Detailänderungen. So verfügte es über Zahnräder aus hochwiderstandsfähigem Stahl, mit Gradverzahnung und Klauenkupplung. Das mittlere Ausgleichsgetriebe wurde für unterschiedliche Verzahnungen ausgelegt, um verschiedene Drehmomentaufteilungen zwischen Vorder- und Hinterachse zu ermöglichen. Das hintere Torsen-Differential erhielt eine geänderte Eichung, das vordere selbstsperrende Ausgleichsgetriebe wurde mit vergrößerten Wellen und Gelenken versehen. Erstmals wurden auch Wellen aus Kohlenstoff-Verbundmaterial an der Hinterachse verwendet. Außerdem wurden die Radaufhängungen angepasst, neue Radnaben für größere Radlager konzipiert, neue Teleskopstoßdämpfer und rundum Uniball-Gelenke verbaut. Die Bremsanlage erhielt größere Bremsättel und besser belüftete Scheiben, sowie ein geändertes, manuell einstellbares Zweikreis-Bremssystem. Die Karosserie wurde Rallye-typisch versteift und erleichtert und erhielt den obligatorischen Überrollkäfig. Alles in allem war die Basis des Gruppe A-Autos eine Delta HF 4WD Rohkarosserie. Allerdings wurden nahezu alle Anbauteile speziell angefertigt und für den Rallye-Einsatz ausgelegt.

Die WM 1987 entschied sich nach spannendem Verlauf dann erst bei der Lombard RAC Rallye im November zugunsten von Juha Kankkunen. Nach der Rallye San Remo hatten die Lancia-Fahrer „Miki“ Massimo Biasion, Markku Alén und Juha Kankkunen immer noch Chancen auf den WM-Titel. Nachdem Biasion nicht antreten konnte,

und der nervös gewordene Alén sein Auto auf der siebten Wertungsprüfung auf's Dach legte, war der Weg für Kankkunen zu seinem zweiten WM-Titel in Folge frei. Damit konnte er als erster Fahrer nach Walter Röhrl seinen WM-Titel verteidigen.

HF integrale Gruppe A

Bereits im Frühjahr 1988 präsentierte Lancia-Rennleiter Cesare Fiorio nach erfolgreicher Homologation die neue Gruppe A-Version des Delta integrale. Der Nachfolger des HF 4WD konnte durch die gewonnene Erfahrung der vorangegangenen Saison weiter verfeinert werden. Mit einem geänderten Turbolader leistete der Zweiliter-Motor nun je nach Abstimmung 260-280 PS. Ansonsten blieb das Triebwerk des integrale weitestgehend unverändert zum Vorgänger. Das Getriebe wurde nun als geradeverzahnendes, unsynchronisiertes Sechsganggetriebe ausgelegt und eine neue hydraulische Zweischeibenkupplung verbaut. Die Vorderradaufhängung erhielt eine abgeänderte Geometrie und die Felgen wurden auf 16 Zoll vergrößert, um den größeren Bremscheiben Platz zu bieten. Mit dem neuen Auto schaffte die Abarth-Mannschaft erneut die Basis für einen weiteren WM-Titel durch Miki Biasion und baute die Dominanz des Delta integrale weiter aus. Biasion sicherte sich im 15. (!) Anlauf seinen ersten Sieg bei der Lombard RAC-Rallye, und holte damit den zehnten von elf Lancia-Siegen in der Saison 1988 und den Markenweltmeistertitel erneut nach Turin.

HF integrale 16V Gruppe A

Nach ca. 10000 verkauften Einheiten des Lancia Delta integrale und neuer Homologation wurde im August 1989 der „Neue“ mit 16-Ventil-Triebwerk, pünktlich zum Saisonendspurt 1989 vorgestellt. Eine belastbarere Pleuel, verstärkte Pleuel, modifizierte Ventile und ein

DIESE SEITE

OBEN Testfahrt auf der nahegelegenen Kölner Autobahn, die sich für das Team schon oft als Teststrecke bewährt hatte. Das Foto bewies später eine ordentliche Vorarbeit: Windverlauf am Fahrzeugheck ohne großartige Verwirbelung.

UNTEN Die schon an den Türen angesetzten Schweller optimierten den Strömungsverlauf an den Seiten der Karosserie zusätzlich.

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Zwei Siege und vier zweite Plätze in der Saison 1981 für Bob Wollek und den Kremer-Porsche 935 K 4 waren ein zufriedenstellendes Ergebnis für das Kölner Team, bevor die Neuentwicklung wegen des neuen Gruppe C-Reglements 1982 in Europa bereits von der Bildfläche verschwunden war.



Schwingungsdämpfer auf der vorderen Riemenscheibe stellen Änderungen am 200 PS starken Basismotor des Serienmodells dar. Auch die Gruppe A-Version profitiert von diesen Modifikationen und kommt durch weitere kleine Detailarbeiten am Motor auf eine Leistung von 295 PS. In der darauf folgenden Saison wurden erstmals auch Kardanwellen aus Kohlefaserverbundwerkstoffen verwendet, die den Vorteil einer extremen Verwindungssteifigkeit und ein geringes Gewicht hatten. 1990 begrenzte die FIA auch erstmals die Motorleistung der Gruppe A-Autos auf 299 PS. Daraus resultierten erstmals verwendete Air-Restriktoren, die die Leistung der turbogeladenen Fahrzeuge drosselten. Dies tat dem Erfolg der integrale im weltweiten Vergleich allerdings keinen Abbruch. Mit dem Sieg der vorletzten Rallye sichert sich Miki Biasion 1989 seinen zweiten WM-Titel in Folge, und den Dritten in Folge für das Lancia-Team. Bei der folgenden Lombard RAC-Rallye tritt das Lancia Abarth-Werksteam erst gar nicht an. 1990 kann der Toyota-Fahrer Carlos Sainz sich den Fahrerweltmeistertitel sichern, nach dem Sieg von Kankkunen bei der Rallye Australien, weiteren Siegen und guten Positionen der drei Lancia-Piloten Kankkunen, Biasion und Didier Auriol geht der Marken-WM-Titel zum vierten Mal in Folge an Lancia. Ohne weitere große Veränderungen ist der HF integrale 16V auch 1991 konkurrenzfähig und gewinnt bei der Rallye Australien unter Kankkunen seine 40. Rallye. Durch die Schützenhilfe von Didier Auriol, Bruno Saby und Miki Biasion fährt Juha Kankkunen als erster Fahrer in der Rallye-Geschichte seinen dritten WM-Titel ein und holt Marken-WM Nummer fünf für Lancia.

Evolutione

Die dritte und letzte markante Evolutionsstufe des Allradgetriebenen Delta war Ende 1991 mit Blick auf weitere Einsätze in der Rallye-Weltmeisterschaft entwickelt worden und trat im Januar 1992 in die Öffentlichkeit, obwohl zu diesem Zeitpunkt der werksseitige Ausstieg aus der Rallye-WM schon beschlossene Sache war. Es geschah das, was viele insgeheim befürchteten, aber letztlich nicht für möglich gehalten hatten. Auf Anordnung von Fiat-Chef Cantarella wurde das gesamte Equipment und die Fahrzeuge an das private Jolly Club-Team verkauft, das sich im Laufe der Jahre als verlässlicher und professioneller Partner erwiesen hatte. Martini übernahm weiterhin das Sponsoring des Teams und die Deltas gingen nun mit verbreiteter Spur, einer Leistung von nun 330-365 PS und nochmals überarbeitetem Fahrwerk an den Start. Nach Erfolgen bei der Rallye Portugal, Rallye Korsika, der Rallye Akropolis, in Argentinien, Finnland und Australien wird der ehemalige Krankenwagenfahrer aus Millaut, Didier Auriol, vom Pech verfolgt. Carlos Sainz holte sich mit seinem zweiten Sieg bei der RAC-Rallye gleichzeitig auch seinen zweiten WM-Fahrertitel. Durch die Lancia-Werkspiloten Juha Kankkunen und Philippe Bugalski und einige Privatfahrer mit ihren Delta integrale

geht der Marken-WM-Titel zum unglaublichen sechsten Mal in Folge nach Turin. Danach beginnt mit dem Ausstieg des Sponsors Martini der Abstieg. Zwar wechselte Carlos Sainz inklusive Sponsor Repsol in das Jolly Club-Team und es wurden zwei Einsatzfahrzeuge für die WM vorbereitet, allerdings ist man vom Kampf um die Krone weit entfernt. Vom Pech verfolgt und ohne ausreichende Finanzmittel geht die Saison 1992 dahin, und auch 1993 sieht es nicht besser aus. Die Karriere des Lancia Delta Integrale auf Werks- und Semi-Werks-Ebene ist damit beendet.

Der Delta integrale heute

Für Einsätze bei diversen Rallye-Veranstaltungen wie der Rallye-Legend San Remo, dem Eifel Rallye-Festival oder den Slowly Sideways sind Delta Integrales mittlerweile gesuchte Einsatzfahrzeuge, schließlich haben sie ihre Erfolge und Meisterschaften vor gut 25 Jahren nicht ohne Grund eingefahren. Selbst ohne die Aussicht auf ein Originalfahrzeug mit Einsatzhistorie, gibt es ausreichend Möglichkeiten ein Fahrzeug aufzubauen. Gute Basisfahrzeuge aus den jeweiligen Baujahren sind auf dem Markt verfügbar und kosten je nach Zustand zwischen XXXX und XXXX Euro. Die Ersatzteilversorgung ist dank dem deutschen Delta Parts-Team seit einiger Zeit gesichert, wie Stefan Burkart bestätigt. „Wir haben vor XX Jahren das gesamte ehemalige Abarth- beziehungsweise Jolly Club-Ersatzteillager aufgekauft und uns auf den Aufbau und die Ersatzteilversorgung von Delta Integrales spezialisiert.“ sagt Burkart, der Team-Manager. Der Aufwand und damit die Aufbaukosten richten sich selbstverständlich nach der gewünschten Ausbaustufe, grundsätzlich sind aber zumindest die Ersatzteile zum Aufbau, sei es Schrittweise oder an einem Stück, verfügbar. Die in diesem Artikel gezeigte Martini Replika des Delta Parts-Teams wurde auf einer originalen Abarth-Rohkarosse aufgebaut und mit allen Features versehen, die werksseitig damals verfügbar waren. Ganz egal ob es die letzte Ausbaustufe des 16V-Motors ist, von außen einstellbare Dämpfer, eine Kohlefaserverbundwerkstoff-Kardanwelle oder der letzte Stand der Bremsenentwicklung. Alles, was einen Delta integrale schnell macht, ist verfügbar. „Für ein solches Fahrzeug muss man mit gut 150000 bis 200000 Euro rechnen bis es fertig ist, dafür hat man dann das Beste vom Besten.“ erklärt Burkart. Der Delta sei in dieser Klasse kein Anfänger-Fahrzeug, weder für Fahrer, noch für Schrauber sagt er. Aber wenn man einen verlässlichen Partner für den Aufbau habe, und ein wenig Erfahrung als Fahrer sammeln konnte, dann steht einem Höllenspaß nichts im Wege. ■

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Zwei Siege und vier zweite Plätze in der Saison 1981 für Bob Wollek und den Kremer-Porsche 935 K 4 waren ein zufriedenstellendes Ergebnis für das Kölner.



DELTA – TECHNISCHE DATEN

MODEL	DELTA	DELTA S4	DELTA HF 4WD	DELTA HF integrale 8v	DELTA HF integrale 16v	DELTA HF integrale Evo	DELTA HF integrale Grp. A Rallyeversion
BAUJAHR	19XX-19XX	19XX-19XX	19XX-19XX	19XX-19XX	19XX-19XX	19XX-19XX	19XX-19XX
FAHRGEST., KAROSSERIE	Selbsttragende Stahlkarosserie	Gitterrohr-rahmen aus Stahl und Aluminium	Selbsttragende Stahlkarosserie	Selbsttragende Stahlkarosserie	Selbsttragende Stahlkarosserie	Diverse Aufhängungsteile in Alu und Titan	Bilstein Dämpfer Schotter Asphalt mit unterschiedlichen Zug-Druckstufen
ANTRIEB	Frontmotor Frontantrieb	Mittelmotor Allradantrieb	Frontmotor Allradantrieb	Frontmotor Allradantrieb	Frontmotor Allradantrieb	Frontmotor Allradantrieb	Kraftverteilung vorne/hinten: 55/45, 50/50, 45/55, 40/60
MOTOR	4-Zylinder-Saugmotor	Wasser-gekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Turbolader und Kompressor-Aufladung, 4 Ventile pro Zylinder	Wasser-gekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Turboaufladung 2 Ventile pro Zylinder	Wasser-gekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Turboaufladung 2 Ventile pro Zylinder	Wasser-gekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Turboaufladung 4 Ventile pro Zylinder	Wasser-gekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, Turboaufladung 4 Ventile pro Zylinder	Zylinderkopf gefertigt in speziellem Aluminium Geänderte Wasserführung Geänderte Kolbenstange, Kolben, Nockenwelle, Kurbelwelle, Ladeluftkühler + Luftführung geändert Wasser-Ölkühler in Alu in diversen Größen (Safari, Monte,...)
STEUERUNG	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen	2 oben liegende Nockenwellen, angetrieben über Zahnriemen
HUBRAUM	-	1759 ccm	1995 ccm	1995 ccm	1995 ccm	1995 ccm	-
BOHRUNG x HUB	-	88,5 x 71,5 mm	84 x 90mm	84 x 90mm	84 x 90mm	84 x 90mm	-
LEISTUNG	-	250 PS (6750/min)	165 PS (5250/min)	185 PS (5300/min)	200 PS (5500/min)	210 PS (5750/min)	PS 270 – 310, abhängig von Benzin, Airrestrictor
DREHMOMENT	-	291 Nm bei 4500/min	284 Nm bei 2750/min	325 Nm bei 2750/min	298 Nm bei 3000/min	298 Nm bei 3500/min	-
VERDICHTUNG	-	7,6:1	8,00:1	8,00:1	8,00:1	8,00:1	-
GEMISCHAUFBER.	-	Elek. Einspritzsystem mit 2 Einspritzdüsen pro Zylinder, Weber/Marelli	Weber-Saugrohr-Einspritzung	Weber-Saugrohr-Einspritzung	Weber-Saugrohr-Einspritzung	Weber-Saugrohr-Einspritzung	-
GETRIEBE	-	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	6-Gang, div. Evolutionsstufen R50 (5-Gang), R 70, R 90
VORDERRADAUFH.	-	Doppel-Querlenker	Einzeradauf-hängung, 2-teiliger Querlenker	Einzeradauf-hängung, 2-teiliger Querlenker	Einzeradauf-hängung, 2-teiliger Querlenker	Einzeradauf-hängung, 2-teiliger Querlenker	-
HINTERRADAUFH.	-	Doppel-Querlenker	Einzelradauf-hängung an unterem Längs- und Querstreben, Mc Pherson-Federbeine	Einzelradauf-hängung an unterem Längs- und Querstreben, Mc Pherson-Federbeine	Einzelradauf-hängung an unterem Längs- und Querstreben, Mc Pherson-Federbeine	Einzelradauf-hängung an unterem Längs- und Querstreben, Mc Pherson-Federbeine	-
BREMSEN	-	4-Kolben-Scheibenbremse innenbelüftet vorne und hinten	Scheiben-bremse vorne und hinten	Scheiben-bremse vorne und hinten	Scheiben-bremse vorne und hinten	4-Kolben-Scheibenbremse vorne, 1-Kolben-Scheiben-bremse hinten	Brembo (schwarz – Guß, gold – gefräßt) 256 mm – 332mm
LENKUNG	Zahnstangen-Lenkung servo-unterstützt	Zahnstangen-Lenkung servo-unterstützt	Zahnstangen-Lenkung servo-unterstützt 3,8 Lenk-umdrehungen	Zahnstangen-Lenkung servo-unterstützt 2,8 Lenk-umdrehungen	Zahnstangen-Lenkung servo-unterstützt 2,8 Lenk-umdrehungen	Zahnstangen-Lenkung servo-unterstützt 2,8 Lenk-umdrehungen	Kurze Übersetzung spezielle Carlos Sainz Version mit noch kürzerer Übersetzung
GEWICHT	-	1200 kg	1190 kg	1215 kg	1250 kg	1300 kg	1200 kg



DIE VOLLE BILDERSERIE: POWERSLIDE-MAG.DE
DER FILM ZUM ARTIKEL: WWW.POWERSLIDE-TV.DE