

Ein italienischer Traum

Von Tom Grünweg

Held der Rallye-Pisten und König der Kreisstraßen: Kein Kompaktwagen hatte in den neunziger Jahren mehr Biss als der Lancia Delta Integrale. Mit 210 PS und Allradantrieb wurde der Wagen zum Kult-Fahrzeug. Demnächst steht das Comeback an.

Man mag es zwar kaum glauben, doch vor wenig mehr als zehn Jahren gab es bei der italienischen Automarke Lancia tatsächlich noch Traumwagen im Angebot. Während man heute lange überlegen muss, welche Modelle die noble Fiat-Schwester überhaupt im Programm führt, galten die Italo-Fabrikate damals noch als State of the Art. Zu verdanken war das vor allem einem Auto: dem Lancia Delta HPE.

In den siebziger Jahren auf Basis des Lancia Beta als an der Nahtstelle zwischen Coupé und Kombi entwickelt, wurde der Viertürer 1980 nicht nur als bislang einziger Lancia zum "Auto des Jahres" gewählt, sondern brannte sich auch als Rallye-Seriensieger ins kollektive PS-Gedächtnis ein. Kein anderes Auto war jenseits des öffentlichen Asphaltsofis so erfolgreich wie der kleine Italiener, der mit sechs Weltmeistertiteln unerreicht auf dem ewigen Siegerthron steht.

Kurz bevor Lancia die Legende auf dem Genfer Salon im kommenden März mit einem neuen Delta-Modell wieder auflieben lässt, war SPIEGEL ONLINE noch einmal mit dem Original unterwegs - einem Lancia Delta Integrale der letzten Serie. Zwar gehört der Wagen formal in die Kompaktklasse, wie etwa VW Golf oder Opel Astra. Eigentlich aber war der Lancia ein Sportler durch und durch. Und zumindest im Vergleich mit dem allradgetriebenen Homologationsmodell für die Rallye-Einsätze war selbst der Golf GTI eine lahme Möhre. Die Wettbewerber des Italiener waren Autos vom Schlag des BMW M3 oder Audi Quattro. Das galt nicht nur für die Leistung, sondern auch für den Preis: Der Delta kostete damals 64.670 Mark.

Dass der Wagen mit einem normalen Kompaktauto etwa soviel gemein hat wie ein Kännchen Filterkaffee mit einem Espresso, sieht man auf den ersten Blick. Wo ein Golf III auflief wie ein niedersächsischer Finanzbeamter und der Opel Astra F den Charme einer Bauspar-Reklame versprühte, blickte der italienische Sportler bissig und böse in die Welt. Das Design des 3,90 Meter langen Viertürers wirkt wie mit dem Lineal gezogen. Die Haube wölbt sich über den Motor wie eine kross gebackene Calzone und zeigt stolz ein gutes Dutzend Kühlrippen. Die Kotflügel sehen nach Hamsterbacken aus und über dem schrägen Heck thront ein dreifach verstellbarer Spoiler.

Turbo-Sound wie von Adriano Celentano

Dazu gibt es ein Interieur, das den sportlichen Geist der späten achtziger Jahre atmet: Eng geschnittene Recaro-Sitze mit Alcantara-Bezügen, ein griffiges Momo-Lenkrad und ein beinahe rechtwinkliges Cockpit, das mit einem knappen Dutzend Uhren bestückt ist. Keine Experimente, keine Spielereien – nur die Funktion steht hier im Vordergrund. Trotzdem ist der Delta nicht nur ein Sportgerät, sondern auch ein alltagstaugliches Auto: Obwohl ihn heute jeder Renault Clio, VW Polo oder Opel Corsa um ein paar Zentimeter überragt, sind die Platzverhältnisse bei 2,48 Metern Radstand auch im Fond überraschend großzügig. Und obwohl Puristen das zusätzliche Gewicht beklagen, gehören elektrische Fensterheber und Klimaanlage zum Standard.

ZUM THEMA AUF SPIEGEL ONLINE

- [Lancia Delta HPE: Eine Studie zum Geburtstag \(11.09.2006\)](#)
- [Lancia-Zukunft: Ein Logo als Lebenszelchen \(26.06.2007\)](#)
- [100 Jahre Lancia: Wann beginnt die Zukunft? \(25.06.2006\)](#)

Angetrieben wird der Delta Integrale von einem zwei Liter großen Turbo, der mit seiner feuerroten Abdeckung aus der Tiefe des Motorraums grüßt. In der letzten Ausbaustufe kurz vor der Einstellung kommt der Vierzylinder auf 210 PS, die auch heute noch das glühende Verlangen nach einer Passtrasse

wecken. Denn der Motor des Veteranen ist sofort zum Einsatz bereit. Schon beim ersten Gasstoß klingt er heiß und kehlig wie damals bei der Rallye Monte Carlo, und kaum gibt man ihm ein wenig die Sporen, singt der Turbolader das heisere Lied von der Beschleunigung.

Rasanter Aufstieg, jäher Absturz

Dabei genügt schon eine normale Landstraße, um sich in die wilden Jahre der Herren Röhrl & Co. zurück zu träumen. Denn vergleichsweise magere 1,3 Tonnen, stattliche 308 Nm Drehmoment und der serienmäßige Allradantrieb mit einem kleinen Vorteil für die Hinterachse machen den Delta zum Kurvenräuber, der ungestüm nach vorne stürmt, wie von einem Magnet in der Spur gehalten, und sich auf glatten Straßen in den Asphalt krallt. Vor Sportlern der Gegenwart muss er sich nicht verstecken: Schließlich sind 5,7 Sekunden für den Spurt auf Tempo 100 noch immer ein respektabler Wert. Und 220 km/h Spitze können sich ebenfalls sehen lassen.

Doch so steil wie der Aufstieg, war auch der Fall des Delta. Denn als nach insgesamt gut 42.000 Exemplaren 1993 der Nachfolger auf den Weg gebracht wurde, hatte Konzernmutter Fiat für Lancia bereits eine neue Rolle vorgesehen: Statt Sportlichkeit stand nun Eleganz im Vordergrund, für Rallye-Einsätze war da kein Platz mehr. Aus dem Seriensieger wurde ein Biedermann, der nur sechs Jahre gebaut und bereits 1999 ohne Nachfolger wieder eingestellt wurde. Zumindest bis jetzt. Denn mit dem Neubau des Delta will Lancia wieder an alte, erfolgreiche Zeiten anknüpfen. Man darf gespannt sein auf das neue Auto.

Quelle:
<http://www.spiegel.de/auto/fahrkul-tur/0,1518,526997,00.html>