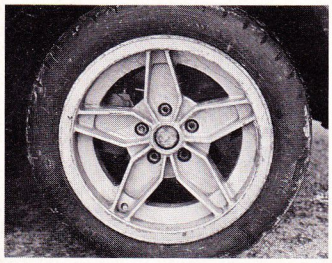
TRACK-TEST

Lancia Stratos HF

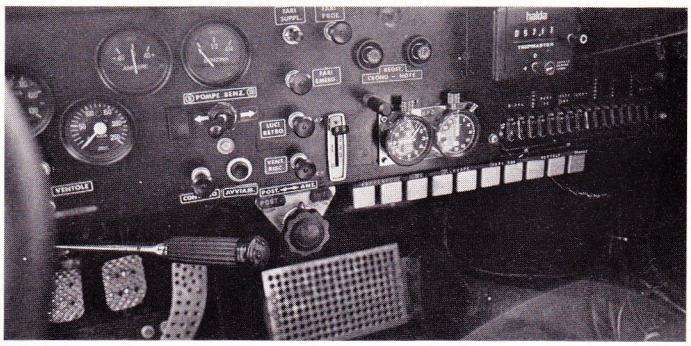
Gruppe 4

Rallyeversion

Fotos: Gerhard Burock



Die breiten Leichtmetall-Felgen von Campagnolo sind mit den eigens für den Stratos entwickelten Pirelli-Reifen bestückt.



Das Armaturenbrett des Lancia Stratos ist mit Schaltern und Instrumenten geradezu übersät, und nur Profis vom Schlage eines Walter Röhrl oder seines Copiloten Christian Geistdörfer finden sich auf Anhieb damit zurecht.

Walter Röhrl bei seiner Lieblingsbeschäftigung: Dem Querfahren auf Schotter. Der lange Regensburger ist in dieser Saison mehr als vollbeschäftigt: Außer seinen Lancia Stratos-Einsätzen in Deutschland, fährt er ja noch für Fiat kräftig mit in der Weltmeisterschaft.

Stratos-phären-Star

In den ersten Läufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft diktierte der Regensburger Walter Röhrl mit dem Lancia Stratos das Tempo – ein Sieg und zwei Ausfälle durch Defekte waren die Bilanz. rallye racing-Redakteur Bernd Renneisen fuhr den italienischen Exoten des deutschen Spitzen-Piloten in einem Track-Test.

So unvorbereitet war ich bisher noch nie mit dem Objekt eines Track-Tests konfrontiert worden wie von Walter Röhrl mit dessen Lancia Stratos HF („High Fidelity", so kennzeichnet Lancia seine Top-Modelle). Das einzige, worüber mich das Rallye-As fairerweise noch informiert hatte, war, daß ich zum Einschalten der Zündung den Zugknopf in der Mitte des Armaturenbrettes ziehen müßte. Dann war er mitsamt seinem Co-Piloten Christian Geistdörfer in meinem Auto davongefahren. Ich konnte mir nun aussuchen, welcher der fünf Zugknöpfe in der Mitte des Armaturenbrettes denn der einzig richtige sei. Ich probierte den mit dem Druckschalter daneben, der wohl zur Anlasserbetätigung diente. Siehe da – Knopf ziehen – klack – irgendwo im Auto beginnt es zu summen,

die elektrischen Kraftstoffpumpen arbeiten, und die Zeiger des kombinierten Öl- und Wasserthermometers schlagen aus. Den anderen Knopf drücken – das Sechszylinder-Triebwerk dicht hinter mir erwacht brüllend. Nun das Kupplungspedal treten, nein, besser niederstemmen (gottlob gehören Kniebeugen zu meinem täglichen Frühsport-Programm) und den ersten Gang einlegen. Auch hier ist wohl der präzisere Ausdruck „hineinschlagen".

Ich war nach Würzburg gefahren, um Walter Röhrl von dort aus bei seinen Abstimmungsfahrten mit seinem Stratos-Rallye-Einsatzauto zu begleiten. Der ehemalige Rallye-Europameister bestreitet bekanntlich die Deutsche Meisterschaft in diesem Jahr auf einem Lancia Stratos, parallel zu seinen Weltmeisterschafts-Einsätzen auf einem Fiat-Abarth rally. Dieser Stratos wird ihm von Lancia Italien zur Verfügung gestellt. Wenige Tage vor den jeweiligen Veranstaltungen wird er von Werksmonteuren aus Turin per Transporter nebst einigen Service-Wagen herbeigeschafft und nach dem Wettbewerb wieder zur Wartung und Überholung mitgenommen. Wer allerdings heute zum vereinbarten Termin nicht erschien, waren die Herren mit dem Einsatz-Wagen; sie steckten am Brenner in tiefem Schnee fest. Doch wie es sich für einen Profi gehört, verfügt Walter Röhrl während der gesamten Saison noch über einen zweiten Stratos, den er zum Trainieren benutzt.

Während ich hinter dem bis zur Unkenntlichkeit verschlammten Lancia herfuhr, bot sich mir bei jeder Durchfahrt durch kleine Ortschaften der gleiche Anblick: In den Häusern wurden die Fenster aufgerissen, Hausfrauen fielen fast aus den Fenstern, die Bäuerinnen auf den Gäßchen ließen die Milchkannen fallen, Kinder kamen aus den Höfen gerannt. Alle starrten ungläubig das skurrile Mobil an, das mit vorschriftsmäßig 50 km/h Geschwindigkeit durch die engen Dorfstraßen röhrte. Die schmalen und sehr grobstolligen Pirelli-MS35-Pneus, die Walter Röhrl für seine Trainingsfahrten absolut ausreichend findet, wirken recht verhungert unter den üppigen Kotflügel-Verbreiterungen der Kunststoff-Karosserie.

In diesem Gefährt saß ich nun. Unverrückbar mit dem Britax-Vierpunkt-Gurt in den tiefen Schalensitz gezurrt. Die Sicht nach vorn durch die flache, seitlich stark gewölbte Scheibe, die von nur einem Scheibenwischer in Lkw-Format bestrichen wird, ist recht gut, wenngleich mir Walter sagte, daß Nachtfahrten bei Regen oder Nebel nicht eben erholsam sind. Der Blickwinkel des niedrig sitzenden Fahrers verläuft nämlich nahezu parallel zu den (relativ) hoch montierten sechs Scheinwerfern, und deren gleißendes Lichtband – sie sind mit 100 Watt starken Halogenlampen bestückt und brennen auf Wertungsprüfungen alle gleichzeitig – blendet den Fahrer sehr stark.

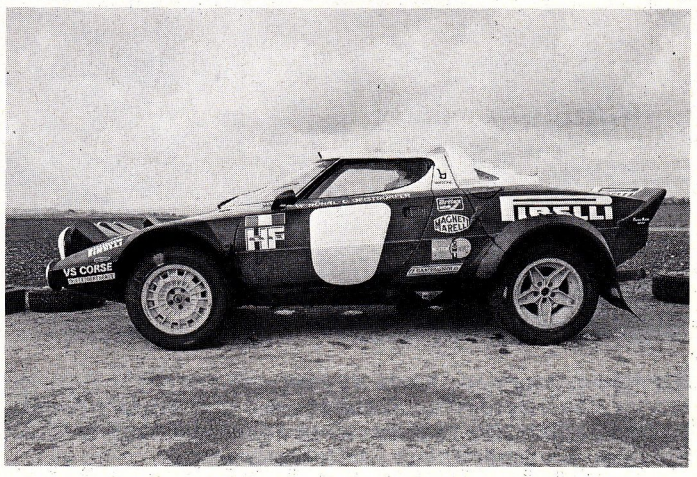
Ich komme mir vor wie in einer Flugzeugkanzel, wozu nicht zuletzt auch die scheinbar wahllos über das gesamte Armaturenbrett verteilten Instrumente, Schalter und Knöpfe beitragen, die, um mich nur noch mehr zu verwirren, auch noch in italienischer Sprache gekennzeichnet sind. Ein großer Drehzahlmesser thront unübersehbar genau vor mir, der Tachometer am unteren Rand des Armaturenbretts dagegen ist genauso klein wie das Ampèremeter und dient wohl vorrangig dazu, die Zulassungsbestimmungen der Behörden zu erfüllen. Nach hinten kann ich wenig bis gar nichts erkennen. Der Außenspiegel verkleinert so stark, daß ich mich im dichten Verkehr auf ihn auch nicht verlassen wollte. Ergo gibt es nur eines, was man guten Gewissens mit dem Stratos tun kann: Vorwärts fahren oder allenfalls seitwärts driften, so schnell wie möglich, damit niemand eine Chance hat, einem auf den Fersen zu bleiben.

Beim Anfahren verlangt die Kupplung sehr viel Gefühl. Dagegen ist das Hochschalten der fünf Gänge des unsynchronisierten kurzgestuften Getriebes völlig problemlos: Man muß nur beherzt und schnell den Schalthebel bewegen. Das Beschleunigungsvermögen ist zwar nicht einschläfernd, aber weit von dem entfernt, was ich erwartet hatte. Wenngleich das Sechszylinder-Triebwerk dicht hinter meinem Rücken brüllt und tobt – zwischen Motorraum und Cockpit befindet sich nur eine dünne Trennwand –, vermag mich das nicht darüber hinwegzutäuschen, daß hier nur schätzungsweise 200 PS (147 kW) arbeiten, wogegen Lancia die Leistung der Wettbewerbsmotoren mit 270 PS beziffert.

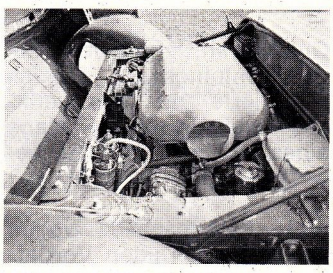
Der Sound des 2418-ccm-V6-Motors ist keineswegs das einzige Geräusch, das meine Trommelfelle strapaziert. Bei Drehzahlen von über 4000 U/min beginnt das Getriebe zu jaulen und zu heulen und steigert sich dann zu einem schrillen Pfeifen. Bei spätestens 7000 U/min schalte ich in den jeweils nächsthöheren Gang. Später bestätigte Röhrl mir, daß er in der Regel ebenfalls nicht höher dreht. Bei seinem Einsatzauto liegt das Limit bei 8500 U/min.

Daß es sich bei diesem Trainingswagen nur um einen ausgeleierten Muletto handelt, der wohl in früheren Zeiten schon so manchen harten Einsatz überstanden hat, bezeugt auch die beängstigend klappernde Vorderachse, deren ausgeschlagene Aufhängungsteile allesamt einer Überholung bedürfen.

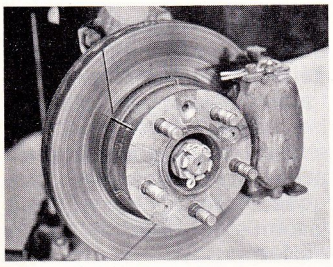
Überhaupt zeigt sich der Ex-Opel- und derzeitige Fiat-Werksfahrer keineswegs so angetan von dem Fahrverhalten des Lancia-Mittelmotor-Autos. Speziell in langen und weiten Kurven, die mit mittlerer und hoher Geschwindigkeit durchfahren werden, verhält sich der Stratos wesentlich unruhiger und instabiler als beispielsweise ein Fiat-Abarth 131 rally. In seinem Element ist der Rallye-Bolide dagegen auf Veranstaltungen wie etwa der San Remo, die aus einer nicht endenden Aneinanderreihung langsamer bis mittelschneller Kurven besteht, oder beispielsweise auch in serpentinenartigen 180°-Kehren, in denen die konzeptionsbedingte Handlichkeit zur Geltung kommt. Dies ist wohlgemerkt Röhrls



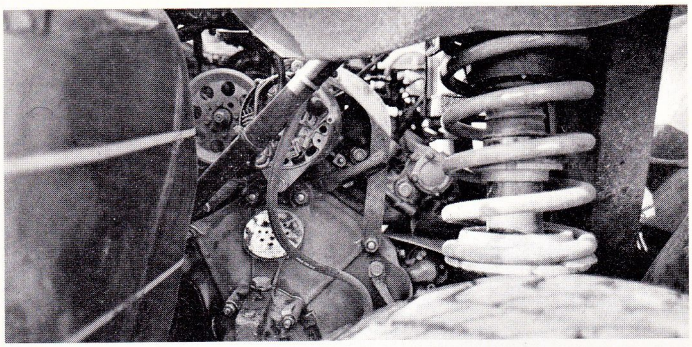
Die Seitenlinie des Lancia Stratos verrät schon etwas von der Kraft, die in dem 270-PS-Boliden steckt. Der relativ kurze Radstand verleiht dem italienischen Rallye-Wagen eine hervorragende Handlichkeit, sorgt allerdings in schnellen Kurven für ein Fahrverhalten, das nur Profis in Vollendung ausnutzen können, Röhrl etwa.



Ein monströs wirkender Luftfilter verhindert erfolgreich, daß sich größere Fremdkörper in das Stratos-Sechszylinder-Triebwerk verirren und dort irreparablen Schaden anrichten.



Das Zweikreis-Bremssystem und die großen, innenbelüfteten Bremsscheiben sorgen für optimale Verzögerung.



Die Hinterräder des Lancia Stratos von Walter Röhrl werden an Schubstreben und Bilstein-Federbeinen geführt. Die Stabilisatoren können je nach der Fahrbahn-Beschaffenheit verstellt werden.

Flach, geduckt und gedrungen wie eine Flunder: Der Lancia Stratos, ein Kraftkeil aus Italien. Von Monteuren aus Turin vorbereitet zu einem wilden Ritt über Asphalt und Schotter, für Abstimmungsfahrten über Landstraßen und Feldwege in Süddeutschland.

TRACK-TEST

Lancia Stratos HF Gruppe 4 Rallyeversion

Meinung, der die Möglichkeit hat, seine beiden Wagen, den Fiat und den Lancia, miteinander zu vergleichen. Ich dagegen wurde im Verlauf der gut eineinhalbstündigen Testfahrt nicht mit derartigen Problemen konfrontiert, da ich zwar den Grenzbereich des Stratos ertastete, im Gegensatz zu dem langen Regensburger jedoch nicht auf dem schmalen Grad zwischen Sein und Nichtsein balancierte. Wenngleich nämlich die präzise und direkte Zahnstangen-Lenkung und der auch schon bei niedrigen Drehzahlen (ab etwa 3000 U/min) recht durchzugskräftige Motor eine gewisse Handlichkeit vermitteln, so ist doch sauberes Querfahren, zumindest bei dem Trainingsauto, das ich chauffierte, nur von Lenkrad-Virtuosen vom Schlage eines Walter Röhrl zu bewerkstelligen.

Wohl hauptsächlich wegen der nicht korrekten Vorderachs-Geometrie zeigte sich der Lancia beim Einleiten von Drifts höchst unwillig, um dann, wenn man den Wagen mit einem winzigen Zuviel an Gas zwingen wollte, mit einem Dreher zu reagieren. Wesentlich wohler fühlte ich mich auf trockenen Asphaltstraßen, wo die schmalen, grobstolligen Reifen den Grenzbereich deutlich ankündigten.

Was man mit einem korrekt eingestellten Stratos anstellen kann, sollte ich am nächsten Tag erfahren, als ich im Verlauf von Röhrls Abstimmungsfahrten im Beifahrersitz kauerte und anfangs einige Tropfen Angstschweiß verlor, später mir die Sache aber so riesigen Spaß machte, daß ich gar nicht

TRACK-TEST

Lancia Stratos HF

Gruppe 4

Rallyeversion

wieder aussteigen wollte. Das schwarz-rot-weiß lakkierte und von Pirelli gesponsorte Einsatzauto befindet sich naturgemäß in einem wesentlich gepflegteren Zustand als der Trainings-Muletto.

Der Innenraum sieht richtig adrett und wohnlich aus. Die Rückwand der Cockpits ist mit gelbem, abgestepptem Stoff gepolstert, die Schalensitze sind grau bezogen, die Armaturentafel ist übersät mit Uhren und Instrumenten für den Beifahrer. Der ohnehin knappe Raum in der „Pilotenkanzel" wird zusätzlich eingeschränkt von der Gegensprechanlage für die fahrzeug-interne Verständigung zwischen Röhrl und Geistdörfer, einem Funkgerät für Kontakt mit den Service-Leuten sowie einer Feuerlöschanlage. Sämtliche Pedale sowie die Fuß-Abstützplatten für Fahrer und Beifahrer sind zur Gewichtserleichterung durchlöchert wie ein Schweizer Käse.

Stellen Sie sich einmal eine Landstraße vor, in deren Verlauf sich längere Geraden mit relativ engen, nahezu rechtwinkligen Kurven abwechseln. Der Asphalt ist teils feucht, teils trocken, hinter schmalen Gräben wachsen überall massive Bäume. Diese Strecke, auf der jeder Grand Prix-Pilot entsetzt seinen Monoposto abstellen und vorsichtig zu Fuß weitergehen würde, hat Walter für seine Abstimmungsfahrten auserkoren. Während Röhrl, wild entschlossen, den Stratos voll beschleunigt, checke ich in panischer Angst den Abstand zur nächsten Kurve, bin der Ansicht, daß wir schon längst bremsen müßten, sehe den Rollsplit im Kurven-Scheitelpunkt, mein Blick springt immer wieder zu den dicken Baumstämmen links und rechts.

Endlich – der erlösende Tritt auf das Bremspedal, der das Auto zusammenstaucht, dabei blitzschnelles Zurückschalten vom fünften in den dritten Gang – voll beschleunigend fliegen wir durch die enge Links. Weiter 250 Meter geradeaus, wieder das extrem späte und doch rechtzeitige, brutale Bremsen. Obwohl ich mich fest mit den Beinen abstemme, hänge ich voll in meinem Hosenträger-Gurt. Geradezu phantastisch sind die Verzögerungskräfte, die die superbreiten Pirelli-Reifen erlauben. Erstaunlicherweise verspüre ich keinerlei Reaktion des Wagens auf den unterschiedlichen (trocken/feucht) Straßenbelag, und auch Röhrl scheint diesen Zustand völlig zu ignorieren. Um den untersteuernden Lancia besser um die Kurven zu bekommen, lenkt mein Pilot nun ganz bewußt in der letzten Phase des Bremsens schon leicht in die Kurve ein, richtet das Auto damit schon auf den richtigen Kurs aus. Doch das ist nur eine Behelfslösung. Wieder bei den Monteuren angekommen, wird der hintere Stabilisator etwas härter eingestellt, was ein Entlasten des kurveninneren Hinterrades in den Biegungen und damit weniger Seitenführungskraft bewirkt. In der Tat zeigt sich der Stratos jetzt deutlich kurvenwilliger, braucht nicht mehr angestellt zu werden und durchläuft die Biegungen absolut neutral. Zum Abstimmen des Wagens auf Schotterpiste wechseln die Monteure die breiten Pirelli-Walzen des Kalibers 205/50–15 (vorn) und 295/35–15 (hinten), die auf acht beziehungsweise zwölf Zoll breiten Campagnolo-Leichtmetall-Felgen montiert sind, gegen grobstolligere und schmälere Pirelli-Reifen des Typs Safari in der Dimension 165/85 und 195/65–15 auf sechseinhalb und acht Zoll breiten Felgen.

Mehr noch als die Beschleunigungswerte auf Asphalt verwundert mich die exzellente Traktion dieser Pneus, die speziell für den Stratos entwickelt wurden, auf Schotter. Sogar auf morastigem Untergrund gelingt es Röhrl, der diesen Reifentyp hier erstmals fährt und sich von dessen Qualität angenehm überrascht zeigt, den 270-PS-Boliden bei irrsinnigem Tempo zentimetergenau zu dirigieren. Dabei stehen das barbarische Brüllen des Sechszylinders und die lässigen, fast spielerischen Bewegungen des Fahrers, der das Gefährt mit etwa 120 bis 160 km/h über schmale, verschlammte Feldwege balanciert, in einem Kontrast.

Das Handling dieses Wagens ist wesentlich besser als bei dem ausgeleierten Trainings-Lancia, ist so, wie man es von einem Stratos erwartet. Schnell und flüssig schwingt das Mittelmotor-Auto durch S-Biegungen, springt leichtfüßig über Kuppen und landet sanft. Es kann sogar, als wir einmal über eine Abzweigung hinausschießen, mittels Handbremsdrehung in einem schmalen Waldpfad absolut auf der Stelle gewendet werden. Ungewöhnlich, doch sehr effektvoll übrigens der Handbremshebel. Ein langer Prügel, ohne Arretiermöglichkeit, ist unter der Lenksäule plaziert und wird zum Fahrer hin gezogen. Nicht zufrieden ist Walter dagegen mit dem Bocken und Springen des Wagenhecks beim Befahren welliger Wegstrekken, weil dadurch etliche Vortriebskraft wirkungslos verpufft. Die italienischen Monteure, mit diesem Fahrverhalten erstmals konfrontiert, sind bislang ratlos.

Überhaupt verlief das Lancia-Stratos-Debüt völlig anders als erwartet, mußte doch schon zweimal das Auto nach anfänglich überlegener Führung vorzeitig abgestellt werden (einmal mit Fahrwerksdefekt, und einmal war es Motorschaden). Doch zeigt der Sieg bei der Saarland-Rallye, daß der Lancia das Top-Auto in der Deutschen Meisterschaft ist – wenn er die Distanz eines Wertungslaufes durchhält. ■

TECHNISCHE DATEN
Lancia Stratos HF
Gruppe 4 (Rallyeversion)

Motor
Sechszylinder-Viertakt-V(65°)-Motor, Bohrung/Hub 92,5/60 mm, Hubraum 2418 ccm, Verdichtung 10,5:1, Leistung 270 PS (199 kW) bei 8500 U/min, maximales Drehmoment 26 mkp (255 Nm) bei 6500 U/min, Literleistung 112 PS/L (82 kW/l), zuverlässige Höchstdrehzahl 8500 U/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei V-förmig hängende Ventile je Zylinder, obenliegende Nockenwellen, direkte Ventilsteuerung über Stößeltassen, Nockenwellenantrieb durch Duplexkette, drei 48er Weber-Doppelfallstrom-Vergaser, Druckumlaufschmierung mit Filter und Kühler, Ölfüllmenge 8 Liter, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, Wasserkühlung mit geschlossenem Kreislauf, Zentrifugalpumpe, Wasserkühler im Wagenbug, zwei elektrische Ventilatoren, manuell zuschaltbar, zwei 50-Liter-Sicherheitstanks seitlich hinter dem Cockpit.

Fahrwerk
Kastenrahmen aus geschweißten Profilblechen mit integriertem Überrollbügel, Kunststoffkarosserie aus drei Hauptteilen bestehend: Fahrgastzelle, Front- und Heckabdekkung, vorn Einzelradaufhängung mit unteren Querlenkern und oberen Dreieckslenkern, Schubstreben, Schraubenfedern mit zentrischen Bilstein-Stoßdämpfern, hinten Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schubstreben und Bilstein-Federbeinen, verstellbare Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, Übersetzung 21,7, 3,3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, hydraulische Ate-Zweikreis-Bremsanlage, innenbelüftete Bremsscheiben, Durchmesser 271 mm, wirksame Bremsfläche 248 cm², mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Campagnolo-Leichtmetall-Felgen, Pirelli-P7-Reifen, Dimensionen für Schotter: 165/85-15 auf 6,5″ vorn, 195/65-15 auf 8″ hinten; Dimensionen für Asphalt: 205/50-15 auf 8″ vorn, 295/35-15 auf 12″ hinten.

Kraftübertragung
Quer eingebauter Mittelmotor, Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, geradeverzahntes Colotti-Renngetriebe, Sperrdifferential mit 25%iger Sperrwirkung, verschiedene Übersetzungen.

Abmessungen und Gewichte
Radabstand 2180 mm, Spur vorn/hinten 1430/1460 mm, Außenabmessungen 3710/1760/1140 mm, Leergewicht ca. 1000 kg, Leistungsgewicht 3,7 kg/PS.

Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit in der getesteten Version 192 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h ca. 6 Sek.

Preis
150000 DM je nach Ausstattung.

Hersteller
Lancia Corse, Turin, Italien.