

100 Jahre Lancia : Blick zurück in die Geschichte

Bewegte Tradition einer großen italienischen Automobilmарke

27.11.2006



So unspektakulär hat bei Lancia vor 100 Jahren alles begonnen: Mit einem Startkapital von 100.000 Lire erschienen am 29. November 1906 die beiden Freunde **Vincenzo Lancia und Claudio Fogolin** vor dem Regio Notaio Ernesto Torretta in Turin und verwirklichten ihren Traum. Sie gründeten eine Automobilfabrik. Vincenzo Lancia, bis dahin noch in den Diensten der jungen Firma Fiat kann nun seine ambitionierten Ziele als visionärer Automobilmann in die Tat umsetzen.

Dabei hat Lancia nur ein Ziel: Seine Kunden sollen das beste Auto mit der modernsten Technik bekommen. Innovation ist für ihn eine Selbstverständlichkeit. Schon sein erstes Auto, der **Lancia 12 HP**, entspricht diesem Anspruch. Leistung und Drehzahl des 2,5 Liter-Vierzylindermotors liegen mit 24 PS bei 1450 Umdrehungen pro Minute deutlich über dem Niveau der Wettbewerber.

Als erstes europäisches Automobil mit elektrischer Anlage setzt **1913** der Lancia **Theta** Akzente. Heute so alltägliche Details wie elektrischer Anlasser, Lichtmaschine oder Beleuchtung bieten einen bis dahin noch nicht gekannten Komfort. Lancia ist von der Zuverlässigkeit der elektrischen Anlage so überzeugt, dass er auf die gewohnte Anlasserkurbel verzichtet.

Eine Revolution auf Rädern in Form des **Lancia Lambda** erscheint auf dem Pariser Automobilsalon **1922**. Das erste Automobil mit einer selbsttragenden Karosserie, vorderer Einzelradaufhängung sowie einem innovativen Leichtmetall-V4-Motor mit nur 14 Grad Zylinderwinkel und oben liegender Nockenwelle begeistert das Publikum. Zwei Millimeter starke Stahlbleche bilden einen Skelettrahmen. In Verbindung mit den hochgezogenen Seitenteilen bietet diese Bauweise eine extrem hohe Verwindungssteifigkeit. Mit diesem technologischen Quantensprung etabliert sich Lancia endgültig als Produzent fortschrittlicher Automobile. Dieser Philosophie verpflichtet präsentiert sich auch das Mittelklassemodell **Aprilia**, das bei seinem Debüt **1937** mit vier einzeln aufgehängten Rädern sowie dem epochal guten Luftwiderstandsbeiwert von 0,47 brilliert.



Lancia Flaminia Convertible 1930-1964 (Marcello Mastrianni) LANCIA

Nach dem zweiten Weltkrieg bringt Lancia den weltweit ersten Leichtmetall-V6-Motor. Einzelradaufhängung rundum mit Schräglenker-Hinterachse, Transaxle-Bauweise (Getriebe an der Hinterachse) und serienmäßig montierte Stahlgürtelreifen charakterisieren die **Aurelia-Limousine** bei ihrer Vorstellung, während fast alle Hersteller im alten Europa noch ihre Vorkriegskonstruktionen aktualisieren. Einen weiteren Meilenstein markiert **1957** die

Oberklasse-Limousine Flaminia. Sie gilt bis heute als herausragende Design-Innovation der fünfziger Jahre. Die flache, gerade Trapezlinie und der besondere Flankenknick dieser Pininfarina-Kreation übernehmen eine Vorbildfunktion modernen Automobil-Designs bis in die achtziger Jahre.

Die Ära des progressiven Frontantriebs beginnt bei Lancia in Form der Mittelklasse-Limousine **Flavia** schon **1960**, motorisiert von einem sehr kompakten, wassergekühlten Leichtmetall-Boxertriebwerk. Das Frontantriebslayout, jetzt gepaart mit einem für Lancia typischen, engwinkligen V4-Motor, übernimmt die 1963 folgende **Fulvia**-Familie. Ab Mitte der siebziger Jahre revolutioniert der futuristische **Stratos** die Rallye-Szene und gewinnt drei Welt- und Europameisterschaften.



Es folgt der von einem Kompressormotor angetriebene Lancia **Rally 037**, bevor mit dem **Delta S4** ein hoch dosiertes Technikkonzentrat erscheint (**1985**). Lancia realisiert hier erstmals ein duales Aufladesystem (Kompressor und Turbolader), genug für rund 480 PS aus zwei Liter Hubraum in der Gruppe B-Konfiguration, und kombiniert dieses Ensemble mit einem innovativen Allradantrieb. Eine beeindruckende Erfolgsbilanz schreiben auch die diversen **Delta HF 4WD** und **Delta Integrale**-Versionen. In den achtziger und

neunziger Jahren driften sie von Sieg zu Sieg. Am Ende sind es sechs Rallye-WM-Titel für die potenten Allrad-Limousinen.

Die feine Limousine **Thema** gefällt mit dezenter Eleganz und raffinierter Turbotechnik, während im sportlich-elitären Thema 8.32 ein Achtzylinder-Triebwerk aus der Edelmanufaktur Ferrari die automobilen Connaisseurs beglückt. Am anderen Ende der Skala kreiert Lancia schon 1985 mit dem unkonventionellen Y 10 ein neues Segment des luxuriösen Kompaktwagens. Mit dem Nachfolger Y, dem aktuellen Lancia **Ypsilon**, optional bestückt mit einem sparsamen und kultivierten 1,3 Liter-Common-Rail-Dieseldirekteinspritzer, sowie dem Kompakt-Van **Musa** hat das Turiner Traditionsunternehmen den Trend zum individuellen, gut ausgestatteten, lifestyle-orientierten Kompaktwagen erfolgreich kultiviert. Mit dem derzeitigen Spitzenmodell **Thesis** offeriert Lancia wieder eine Limousine im gehobenen Segment, die sich mit ihrem ausdrucksstarken Design bewusst dem populären Mainstream entzieht. Und auch im neuen Crossover-Lancia **Delta HPE**, der im zweiten Quartal 2008 auf den Markt kommt, sollen die klassischen Lancia-Attribute Individualität, Innovation und Eleganz weiter bestehen.

auto-reporter / Fiat