

25.06.2006

100 Jahre Lancia

Wann beginnt die Zukunft?

Von Jürgen Pander

Die Automarke Lancia steht in Deutschland auf der roten Liste. Von Januar bis April wurden hierzulande lediglich 817 Modelle neu zugelassen. Es war der traurige Start in ein Jahr, das eigentlich Glanz und Gloria verspricht, denn Lancia feiert 100. Geburtstag.

Es war am 26. Mai 1955, als plötzlich alles anders wurde. An diesem Tag verunglückte Alberto Ascari, Rennfahrer-Ass bei Lancia, während einer Trainingsrunde in Monza tödlich. Firmenchef und Gründersohn Gianni Lancia, ohnehin in finanziellen Engpässen, entschloss sich spontan zum Rückzug aus dem Motorsport. Die starken D50-Rennwagen wurden an Ferrari übergeben – und Juan Manuel Fangio gewann in einem dieser Autos im Jahr darauf seine vierte Formel-1-Weltmeisterschaft. Für Lancia aber hatte der Abstieg begonnen, die Unternehmensgruppe Pesenti übernahm die Mehrheit an der Marke, die sich bis dahin in Familienbesitz befunden hatte.

Vincenzo Lancia, dessen Vater mit einer Fabrik für Suppenkonserven in Turin reich geworden war, arbeitete als Buchhalter, Mechaniker und Fiat-Werksrennfahrer, ehe er am 29. November 1906 unter seinem Namen eine eigene Firma gründete. Er wollte Autos bauen. Der erste Prototyp war im Herbst 1907 fertig, ein Modell mit 2,5-Liter-Motor und 24 PS. Bis Jahresende wurden 16 fahrfertige Chassis unter der Typbezeichnung 12 HP gebaut. Eine außergewöhnliche Automarke war geboren.

Denn immer wieder tat sich das Unternehmen mit technischen Neuheiten hervor. 1915 ließ Lancia seinen ersten V-Motor, einen Achtzylinder patentieren, ab 1922 sorgte ein V4-Motor für Aufsehen, weil der Zylinderwinkel so gering war, dass nur ein Zylinderkopf nötig war. Noch revolutionärer für die Automobilindustrie insgesamt war im gleichen Jahr das Debüt des Modells Lambda, des ersten Autos mit selbsttragender Karosserie.

Ein Auto mit Schiffsrumpf - was für eine Idee

Angeblich kam dem Chef höchstpersönlich die Idee zu dieser Lösung – und zwar auf einer Schiffsreise. In Firmenchroniken findet man den Hinweis, dass Vincenzo Lancia am 15. März 1921 seine Konstrukteure damit beauftragte, ein Automobil nach dem Vorbild eines Schiffsrumpfes zu bauen. 1923 kam der Lambda auf den Markt, und in den folgenden acht Jahren wurden rund 13.000 Modelle produziert – ein grandioser Erfolg für das noch junge Unternehmen.

Lancia experimentierte als einer der ersten mit der Aerodynamik und nutzte bereits in den 1930er-Jahren den Windkanal des Polytechnikums in Turin. Die Autos erhielten schon zu dieser Zeit Einzelradaufhängung rundum. Nach dem Krieg wurde der Aurelia B10 vorgestellt, in dessen Motorraum die erste serienmäßig produzierte V6-Maschine mit Aluminiumgehäuse brabbelte; und später war die Limousine Flaminia das erste Serienfahrzeug mit vier Scheibenbremsen (1957).

1969 war die Zeit reif: Fiat kaufte Lancia

Doch so sehr Lancia sich auch um fortschrittliche Technik bemühte, so sehr sich auch die Zeichner um Eleganz und Ausdrucksstärke der Karosserien verdient machten – dauerhafter Erfolg stellt sich nicht ein. 1969 stand Lancia, nach der schweren Krise Mitte der 50er-Jahre, erneut vor dem Konkurs. In dieser Situation trat die Turiner Konkurrenz auf den Plan: Fiat kaufte Lancia auf – und seither spielt die Marke die Rolle der schönen, eigenwilligen und etwas scheuen Fiat-Tochter.

Die Rasanz darf natürlich nicht vergessen werden. Lancia ist nach eigener Auskunft noch immer "die erfolgreichste Marke der Rallyesport-Historie" – und das, obwohl das Unternehmen vor mehr als zehn Jahren aus dem Rennsport ausstieg. Insgesamt 74 Siege bei Läufen zur Rallye-WM erzielte Lancia, davon allein 13 bei der legendären Rallye Monte Carlo. Zehn Mal errangen die Turiner den Titel in der Herstellerwertung (eingeführt 1973), viermal gewannen Rallyepiloten auf Lancia die Fahrer-WM (eingeführt 1979). Autos wie die Modelle Fulvia, Stratos, Rally 037 oder Delta Integrale gehörten zu den spektakulärsten Boliden im Vollgaszirkus. Unter anderem fuhr auch Walter Röhrl 1978 auf einem Stratos um die deutsche Rallye-Meisterschaft mit, gewann vier Läufe und verpasste den Titel nur hauchdünn.

Drei neue Modelle sollen bis 2008 debütieren

Vorbei! Lancia hat inzwischen völlig andere Sorgen als Bestzeiten oder Reglements. Immerhin wird die Marke nicht mehr generell in Frage gestellt, seit Fiat-Chef Sergio Marchionne ein Bekenntnis zu Lancia abgelegt hat. Zudem stellte der Topmanager drei neue Modelle bis Ende 2008 in Aussicht, nämlich einen kompakten SUV, sozusagen die Lancia-Variante des Fiat Sedici. Dann ein Coupé in Anlehnung an die hinreißende Fulvia-Studie von 2003 sowie ein neues Auto in der Golf-Klasse.

In diesem Jahr jedoch, ausgerechnet zum 100. Geburtstag, muss Lancia ohne Premiere auskommen. Stattdessen erhält der Kleinwagen Ypsilon im Herbst ein Facelift, und es gibt diverse "Centenario"-Sondermodelle. Feiern wird Lancia mehrfach, zum Beispiel Anfang September in Venedig. Der Ort ist raffiniert gewählt: die Lagunenstadt ist eine schillernde Schönheit – doch bisweilen steht ihr das Wasser bis zum Hals.