



Zuletzt aktualisiert: 26.05.2009 um 21:07 Uhr [2 Kommentare](#)

Karawanken-Classic zieht durchs Kärntner Land

Bei der Karawanken-Classic ist ein Lancia Stratos zu bewundern. Die Geschichte eines Rennautos.



Foto © Gert Köstinger

Es ist bitterkalt. Ein gewisser Daniele Audetto steht mit schickem Lancia-Alitalia-Blouson und Kalbsleder-Schlüpfern im Ziel der Sonderprüfung über den Col de Turini, hört dem Stakkato des Sechszylinders hoch oben am Berg wissend zu und nickt. Und lächelt als die Zeit seines Fahrers Sandro Munari angeschrieben wird. 19:45 Minuten. Erstmals war ein Mensch die klassische Sonderprüfung der Monte-Carlo-Rallye unter 20 Minuten gefahren. Dreimal wiederholte Munari, 1975 in der Blütezeit seines Rallye-Lebens, diese Zeit, der Rest des Feldes brauchte jeweils 30 Sekunden länger.

Spielzeug. Alles was im Rallyesport vorher war, verkam angesichts des technischen Neubeginns in Form des Lancia Stratos zum Spielzeug ambitionierter Bastler. 1973 wurde der Lancia Stratos auf die Konkurrenz losgelassen, geformt aus einem Urkeil des Couturiers Bertone. Eine flache Silhouette auf vier Rädern. Anscheinend genau das Richtige für die Sportabteilung von Lancia. Es war Teamchef Cesare Fiorio, der mit der Vision eines Rallye-Monsters den Lancia-Vorstand überzeugte, ein Auto zu bauen, das allein für den Rennsport entwickelt wird.

Millionen. Die Konzernmutter Fiat schüttete Millionen aus, Fiorio holte das Technikgenie Michael Parkes aus England, engagierte den Strategen Audetto und setzte neben der launischen Diva Sandro Munari einen standesgemäßen Schweden namens Björn Waldegaard hinters Lenkrad. Und während

der Rest der Welt sich noch darauf beschränkte, aus Großserien-Fahrzeugen, wie einem Ford Escort, Rennwagen zu fabrizieren, baute man in Turin an der lupenreinen Rennmaschine aus einem Blechprofil-Kastenrahmen mit einem aufwendigen Fahrwerk. Die Welt begann sich schneller zu drehen.

Motor im Rücken. Die eigentliche Sensation war aber der Motor, genauer dessen Position. Denn der 2,4-Liter-Sechszylinder, das Triebwerk stammte vom Ferrari Dino, saß nicht vorne, sondern direkt hinter dem Fahrer, in Mittelmotor-Anordnung. Damit brach Lancia das bis dahin übliche Konzept Frontmotor-Heckantrieb.

Hohe Preise. Irgendwie brachte man auch noch die für die Homologation notwendige Stückzahl (400) zusammen, indem man jeden Lancia-Händler anwies, einen Stratos zu bestellen. So war damals die Version "Stradale" um rund 250.000 Schilling zu bekommen. Gut erhaltene Fahrzeuge kosten heute weit über 100.000 Euro.

260 PS. In der HF-Version (das HF bedeutete bei Lancia "High Fidelity", also große Treue) kam man auf 260 PS. Und nur wahre Meister ihres Fachs konnten damit auch umgehen, die Lenkung war nervös, der Geradeauslauf abenteuerlich.

Ende der Legende. Der erste Sieg gelang Sandro Munari 1973, bis 1976 beherrschte Lancia die Szene. Munari und Waldegaard waren mehr mit sich selbst und der Stallregie beschäftigt als mit den Gegnern von Saab, Opel, Ford und Toyota. Ein Jahr später war alles vorbei. Fiat machte Schluss mit dem Geldverbrennen, der Rallye-Mythos hinterließ keine Spuren in den Bilanzen, gerade 600 Serienmodelle wurden verkauft. Man griff wieder zu einem Serienmodell und machte aus dem Fiat 131 Mirafiori in der Abarth-Version eine neue Waffe. Restbestände des Stratos wurde an Privatiers verkauft, am Ende zogen auch noch Franz Wurz (der Vater) im Rallyecross-Lager Kreise um die Konkurrenz. und wurde Europameister.

GERHARD HOFSTÄDTER