

Paul Frère fuhr den Werks-Lancia 1600 HF

Scharfe Waffe

An einen Lancia-Werkswagen heranzukommen, ist nicht ganz leicht. Aber als es endlich klappte, war der Wagen, den mir Cesare Fiorio, der junge Chef der Lancia-Rennabteilung, für zehn Tage zur Verfügung stellte, der letzte Schrei unter seinen Wettbewerbswagen: der neue 1600 HF. Als die Firma Lancia sich vor vier Jahren entschloß, mit dem damaligen 1216 ccm Fulvia Coupé in den großen, von den alles vor sich herfegenden Minis beherrschten, internationalen Rallyes anzutreten, schien dies eine Vermessenheit. Wer hätte den größeren, fast 200 kg schwereren italienischen Wagen, die obendrein noch einen kleineren Hubraum hatten, die geringste

Chance gegeben? Aber der OHC-Motor, der mit der Zeit bis an die 1300 ccm-Grenze vergrößert wurde und die vom Werk immer weiter entwickelten, hervorragenden Fahreigenschaften schafften es: Die Lancia wurden nach etwa einem Jahr schon ernstzunehmende Rallye-Teilnehmer, die unter anderem in der Rallye Monte Carlo 1966 die Plätze 2, 4 und 5 belegten. In Rundstreckenrennen gewannen sie 1967 die italienische Tourenwagenmeisterschaft der 1300 ccm-Klasse, und der größte Triumph kam, als Sandro Munari und der inzwischen verunglückte Lombardini die Tour de Corse gewannen.

Lorbeerzweige aber schnell, und die

Konkurrenz wird jedes Jahr stärker. Um sich 1968 noch behaupten zu können, wurde der Motor bis auf 1410 ccm aufgeböhrt. Dies konnte jedoch nur eine vorläufige Lösung sein, und so erschien zur letzten Turiner Ausstellung von der Sportversion „HF“ eine 1600 ccm-Ausführung, mit der gleichen Bohrung wie die 1410 ccm-Maschine, aber mit längerem Hub. Statt des normalen Vierganggetriebes mit zusätzlichem Zweiganggetriebe, das insgesamt 7 Gänge ergab, aber nur für Prototyp-Versionen benutzt werden konnte, hat der 1600 HF ein neukonstruiertes Fünfganggetriebe. Bei der gleichen Gelegenheit wurden auch 6 Zoll breite Leichtmetall-





Scharfe Waffe

FORTSETZUNG

folgen eingeführt, und die Radaufhängung wurde so abgeändert, daß die Vorderräder, entsprechend der Erfahrung mit den Werkswagen, einen leicht negativen Sturz aufweisen. Während die 1410 ccm-Wagen nur Notlösungen waren, die nie in Serie gehen werden und in sportlichen Veranstaltungen als Prototypen liefen, wird der 1600 HF tatsächlich gebaut und dem Publikum angeboten werden. Es ist zunächst eine Serie von 500 Exemplaren geplant, die im März oder April anlaufen soll und es ermöglichen wird, den Wagen in der GT-Klasse zu homologieren. Bis dahin wird er allerdings noch Prototyp sein.

Bisher wurden nur so viele Wagen gebaut, wie sie die Rennabteilung benötigt. Von dieser wird der Motor, der in der Serienausführung 118 DIN-PS abgibt, durch Nacharbeiten der Ansaugkanäle, ein erhöhtes Verdichtungsverhältnis, Weglassen des Luftfilters und die Verwendung von anderen Nockenwellen auf eine Leistung von ca. 135 DIN-PS gebracht. Am Fahrwerk wird praktisch nichts geändert und die Karosserie nur ein wenig erleichtert, so zum Beispiel durch die Verwendung von Seiten- und Heckscheiben aus Plexiglas, das Weglassen der Teppiche und des Dachbezugs sowie den Ersatz der normalen Sitze durch leichte Schalensitze. Alle Fulvia Coupés haben schon von der Serie her Türen und Hauben aus Leichtmetall, und an der Karosserie-Struktur wurde nichts geändert. Das eingesparte Gewicht wird übrigens durch den auch seitlich verlaufenden, verzweigten Sturzbügel, den im Kofferraum untergebrachten 90 Liter-Tank mit enorm großem Rennverschluß und die vier zusätzlichen Nebelscheinwerfer wieder ausgeglichen. Das durchgehende Armaturenbrett wurde im Interesse einer besseren Zugänglichkeit der dahinterliegenden Sicherungen, elektrischen Leitungen usw. fortgelassen, und die Seitenwandverkleidung des Wagenfonds ist durch eine Reihe von Taschen

ersetzt, in denen wichtige Werkzeuge und Ersatzteile schnell zugänglich sind. Darin war auch ein Satz „kalter“ Zündkerzen enthalten, mit der Anweisung, diese für die Höchstgeschwindigkeitsmessungen zu verwenden, oder falls der Wagen auf der Autobahn längere Zeit voll ausgefahren werden sollte. Von der sorgfältigen Vorbereitung zeugte ferner ein zusätzlicher Gaszug, der mit der Hand betätigt werden konnte, falls das vom Pedal betätigte Kabel reißt.

Der Testwagen war von Kallström in der Tour de Corse gefahren worden und wurde im Anschluß an den Test vom gleichen Fahrer wieder in der Rallye Monte Carlo benutzt. Für solche Wettbewerbe werden relativ kurze Übersetzungen verwendet; für den Test hatte man aber die normale 11/39-Übersetzung eingebaut, die es ermöglicht, den Wagen im V. (direkten) Gang voll auszufahren, ohne die Drehzahlgrenze von 7000 U/min zu überschreiten. Bei der im Mittel mit 193,5 km/h gemessenen Höchstgeschwindigkeit zeigte der Drehzahlmesser 6700 U/min an, was ungefähr der Nennleistungsdrehzahl entspricht. Darüber fällt die Leistung schnell ab, und es hat mit dem enggestuften Fünfganggetriebe keinen Sinn, höher zu drehen, zumal der Motor im mittleren Drehzahlbereich, schon ab ca. 4500 U/min, ein unerhörtes Drehmoment abgibt. Bereits ab 2000 U/min zieht er regelmäßig und bei 3000 U/min schon sehr kräftig, was in scharfen Haarnadelkurven natürlich nützlich ist. Trotzdem war aber der bis 75 km/h reichende I. Gang viel zu lang, um mit stehendem Start eine optimale Beschleunigung zu erreichen. Die Zeit für den Kilometer mit stehendem Start hatte besonders darunter zu leiden; denn die anderen Werte zeigen, daß der 1600 HF, wenn er einmal unterwegs ist, etwa wie ein Porsche 911 T beschleunigt.

Meine erste Fahrt mit dem 1600 HF führte von Turin nach Nizza, also schon nach rund

100 Kilometer in die Alpen, das bevorzugte Revier dieses flotten Lancia, der in schneller Folge den Col de Tende, den Col de Brouis, den Col de Braus und den Col de Nice hinauf- und hinunterbrauste. Es war schon Nacht, als ich in das Gebirge kam, aber mit sechs eingeschalteten Scheinwerfern kann man fahren wie bei Tageslicht. Von den serienmäßigen Doppelscheinwerfern haben die Fernstrahler einen Durchmesser von 170 mm und sind mit Halogenbirnen von nicht weniger als je 100 Watt ausgerüstet, was eine für Normalfahrer fast unvorstellbare Lichtstärke ergibt. Zusätzlich leuchten die sehr breitstrahligen Nebellampen bis weit in die engen Kurven hinein. Allerdings sind auf geraden Abschnitten die entgegenkommenden Fahrer ebenfalls über die Leistung der Scheinwerfer verblüfft.

Zwischen Limone, ca. 100 km von Turin entfernt und nahe der französischen Grenze und den Vororten von Nizza, gibt es auf 100 Kilometer keine Gerade von mehr als 200 m Länge und von den unzähligen Kurven sind, genau gezählt, einhundert Haarnadelkurven. Kein einziges Mal wird hier der V. Gang gebraucht – und auch kaum der IV. Hier den Lancia zu fahren, ist ein echtes Erlebnis.

Das Fünfganggetriebe hat nicht mehr den langen, schräg stehenden Hebel des normalen Fulvia Coupés, sondern einen kurzen, fast senkrecht und gut in der Hand liegenden Hebel mit relativ kurzen Schaltwegen. Wenn auch der Motor außerordentlich elastisch ist (auf Kosten dieser Elastizität wären sicher viel mehr als 84 PS/Liter aus der eng V-förmigen Maschine mit oberliegenden Nockenwellen herauszuholen), liegt sein bester Drehzahlbereich zwischen 5000 und 6700 U/min. Bei vollem Ausdrehen ist das Getriebe so abgestuft, daß der Sprung von Gang zu Gang (außer vom I. auf den II., der etwas größer ist) jeweils nur 1200 bis 1400 Touren beträgt.



So kann der Fahrer durch blitzschnelles Rauf- und Runterschalten die Maschine stets im optimalen Bereich halten. Mit einem im Gebirge widerhallenden, hellen Auspuffgeräusch und dem dumpferen Ton der nackten Ansaugtrichter sprang der Lancia von Kurve zu Kurve. Trotz der sich beim Beschleunigen ergebenden Verminderung der Belastung der angetriebenen Vorderräder ist die Bodenhaftung so gut, daß sie in Spitzkehren nur beim Einschalten des ersten Ganges voll ausgenutzt werden kann. Dieser liegt (wie bei Porsche) hinten links und ist nicht synchronisiert, aber mit kurzem Zwischengas läßt er sich schnell und mühelos schalten. Nur im Stand macht sein Einlegen manchmal Schwierigkeiten. Nicht nur der große Gewichtsanteil, der von der Vorderachse getragen wird, sondern auch das gute Fahrwerk und die breiten Michelin X-Rennreifen vom Format 19 x 13 sind für die gute Bodenhaftung verantwortlich, die auch beim schnellen Kurvenfahren und scharfen Bremsen deutlich wird. Das erstaunlichste am Fahrverhalten ist vielleicht, daß dieser Lancia keineswegs das untersteuernde Ungeheuer ist, das man von einem frontgetriebenen Wagen mit rund 6,5 kg pro PS erwarten könnte. Auch ist es nicht so, daß der Wagen beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve hinten weggeht oder irgendwie giftig wird. Grundsätzlich wurde das Fahrwerk so ausgelegt, daß der Wagen sich bis in den Grenzbereich neutral verhält, wenn man in der Kurve soviel Gas gibt, wie zur Aufrechterhaltung der Geschwindigkeit notwendig ist. Mit mehr Gas beginnt er logischerweise vorn etwas wegzuschieben, aber der Fahrer begegnet dem fast unbewußt dadurch, daß er etwas mehr einlenkt. Für diese Un-

empfindlichkeit ist sicher der geringe Schlupf der Rennreifen in gleichem Maße verantwortlich wie das Fahrwerk selbst. Nur beim Bremsen in der Kurve wird das ohnehin schon leichte Heck noch leichter und drängt nach außen, was sofortige Gegenmaßnahmen mit der Lenkung erfordert. In manchen Fällen kann dies unangenehm werden. Aber wenn man versehentlich mit zuviel Dampf in eine Kurve kommt, die enger ist als vorgesehen, kann man sich mit diesem bremsbedingten Ausbrechen des Hecks, das den Wagen in die Kurve hineindreht, gut aushelfen. Und in Spitzkehren macht der Frontantrieb dem Fahrer das Leben bestimmt leichter: Das Hinausdrängen der Vorderräder kann durch mehr Einlenken und entsprechendes Spielen mit dem Gaspedal sehr leicht kontrolliert werden, während das Heck immer in der Spur bleibt.

Erstaunlicherweise wird der Frontantrieb am meisten bei Geradeausfahrt spürbar, wenn man auf nur mittelmäßigem Belag voll beschleunigt. Wenn unter diesen Umständen ein Vorderrad soviel Bodenhaftung verliert, daß es kurz durchdreht und dann wieder greift, dann geht der Wagen vorn leicht aus der Spur, und es werden auch Stöße in der Lenkung spürbar. Das gleiche geschieht, wenn beim vollen Beschleunigen ein Rad auf eine Wasserpfütze trifft. Aber genau wie in der normalen Version des Fulvia reagiert die Lenkung auf den Durchsatz des Drehmomentes vollkommen unempfindlich: Ob man Gas gibt oder nicht, die Rückstellwirkung bleibt davon unbeeinträchtigt.

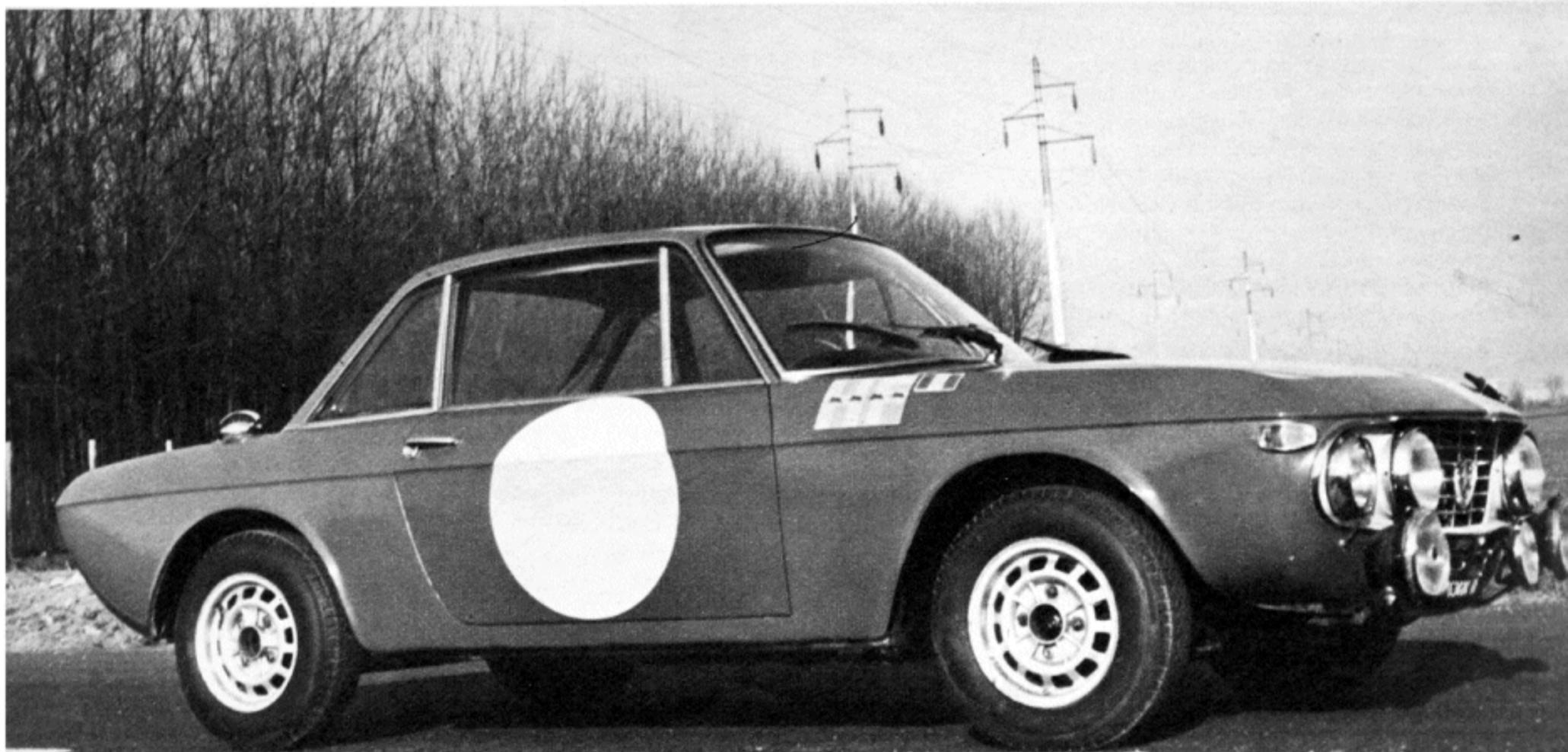
Allerdings ist von der leichtgängigen Lenkung und der angenehmen Federung, die das normale Fulvia Coupé trotz seiner be-

Scharfe Waffe

FORTSETZUNG

achtlichen Leistung im Geiste vieler als Damenwagen stempeln, nichts übriggeblieben. Von den zur Auswahl stehenden Lenkübersetzungen hatte der Werkswagen die direkteste, die für einen recht guten Einschlag drei Lenkradumdrehungen erfordert. In Verbindung mit den dicken Reifen, einem ziemlich starken Rückstellmoment und dem kleinen Sportlenkrad verlangt diese Lenkung nicht unerhebliche Muskelkräfte. Die Federung kann man nicht anders als hart bezeichnen, obwohl sie, bis auf die härtere Einstellung der Koni-Stoßdämpfer, der normalen HF-Ausführung entspricht. Man verlangt von ihr, daß sie auch bei rallyemäßigem Fahren auf den schlechtesten Straßen nicht allzu hart durchschlägt. Die Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven ist so gering, daß man als Fahrer nichts davon merkt. Auch das trägt zur unerhörten Wendigkeit des Wagens bei, denn bei Richtungswechseln sind Übergangerscheinungen kaum spürbar.

Nach dem Col de Tende und dem Col de Brouis kommt der Col de Braus, durch die Tour de France und die Monte Carlo-Rallye in der ganzen Welt bekannt. Er ist nur gerade tausend Meter hoch, aber seine zwanzig eng aufeinanderfolgenden Spitzkehren in der Abfahrt nach Nizza sind bei scharfer Fahrt für die Bremsen eine äußerst



Scharfe Waffe

FORTSETZUNG

Stark entstellt ist das Armaturenbrett von Lancias Werksrallyewagen: Twinmaster, Leselampe und andere Wettbewerbsrequisiten sowie die teilweise fehlende Verkleidung deuten an, daß es hier allein ums Schnellfahren geht.

harte Prüfung. Die Bremsen des Lancia (Scheiben vorn und hinten) ließen sie aber im wahrsten Sinn des Wortes kalt. Obwohl kein Servo eingebaut ist, war nicht die geringste Ermüdungserscheinung zu spüren: weder Nachlassen, noch Rubbeln, noch eine Verlängerung des Pedalweges. Dies ist um so erstaunlicher, als bei einem Frontantriebswagen die vorderen Bremsen allein etwa 80 Prozent der Bremsarbeit zu leisten haben. Girling und Ferodo haben sich hier Lorbeeren verdient.

Insgesamt fuhr ich mit diesem Lancia etwa tausend muntere Kilometer und kehrte mit ihm über die gleiche Strecke nach Turin zurück. Sparsamkeit ist nicht gerade sein Lebenszweck, aber der Verbrauch liegt bei dieser Fahrweise doch niedriger, als man erwarten könnte: für Landstraße und Gebirge kam, bei voller Ausnutzung der Leistung, ein Schnitt von etwas über 16,5 Liter/100 km heraus. Im Stadtverkehr war er äußerst gutmütig und zum Verölen der Zündkerzen neigte er überhaupt nicht. Auch bei frostigem Wetter sprang er morgens immer sofort an, bis auf einmal; doch wenn das passiert, dann „ersäuft“ der Motor sofort. Ich war davor gewarnt worden, und es blieb mir nichts anderes übrig, als die Kerzen zu wechseln.

Was mich am HF am meisten beeindruckte, hat mit seinem Zweck eigentlich gar nichts zu tun: die hervorragende Isolierung von Fahrgeräuschen auf dem Turiner Steinpflaster. Dieses Auto hat alles an sich, was zu solchen Geräuschen führen müßte: Radial-Rennreifen, eine harte Federung, eine exakt geführte Aufhängung, keine Antidröhnmittel, keine Teppiche und keinen Dachbezug – nur blankes Blech. Und dennoch sind Dröhn- und Klappergeräusche kaum zu hören. Das spricht sehr für Lancias Fahrschemelkonstruktion und für den soliden Bau der Wagenstruktur.



TECHNISCHE DATEN

Werks-Lancia 1600 HF

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 82 x 75 mm, Hubraum 1584 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung 135 PS bei 6700 U/min, spezifische Leistung 85,2 PS/Liter, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 16,7 m/s, 3fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt ca. 7 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor ca. 5,5 Liter, 2 Doppelvergaser Solex C 45 DDHS, elektrische Kraftstoffpumpe, 90 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 42 Ah, Lichtmaschine 360 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Achsantrieb 3,54.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Querblattfeder, Stabilisator, hinten Starrachse an Längsblattfedern, Panhardstab, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Len-

kung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreissystem, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2480 mm, Spur 1380/1340 mm, Außenmaße 3935 x 1555 x 1300 mm, Eigengewicht vollgetankt 850 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 6,3 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 193,5 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):
0 bis 60 km/h 4,2 s
0 bis 80 km/h 6,4 s
0 bis 100 km/h 9,5 s
0 bis 120 km/h 12,8 s
0 bis 140 km/h 17,2 s
0 bis 160 km/h 24,5 s
0 bis 180 km/h 36,5 s
1 km mit stehendem Start 30,6 s

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 7000 km
Hersteller: Lancia & Co. Fabbrica Automobil S. p. A. Turin, Italien.