
Lancia: Eine Renaissance zum 115. Geburtstag?

Von Michael Kirchberger, cen

Oh Vincenzo, was haben sie Dir angetan? Der italienische Autofanatiker, der 1906 unter seinem Namen die Marke Lancia gegründet hat, würde sich im Grabe drehen, wenn er auf die vergangenen Jahre seines ehemaligen Unternehmens zurückblicken könnte. Aber jetzt keimt ein Fünkchen Hoffnung. Nachdem Lancia außerhalb Italiens nirgendwo mehr präsent ist und auch in der Heimat nur noch mit dem Kleinstwagen Ypsilon, erwarteten Beobachter das baldige und beinahe schon erlösende Ende der Marke.

Die neuen Verknüpfungen zwischen Fiat Chrysler und PSA (Citroën, DS, Opel und Peugeot) unter dem Dach des Autokonzerns Stellantis führen zu einer Neuordnung der insgesamt 14 Marken der Gruppe, die 410.000 Menschen einen Arbeitsplatz bietet. Und vielleicht bekommt die Traditionsmarke dort doch noch eine Zukunft.

Mit einem voraussichtlichen Absatz von acht Millionen Fahrzeugen, dürfte sich die Markenkrake nach dem Zusammenschluss noch vor General Motor (6,3 Millionen Fahrzeuge) und hinter Toyota (9,53 Millionen) sowie VW (9,31 Millionen) auf Rang drei im internationalen Geschäft einordnen. Daraus könnte die Chance für Lancia entstehen. Denn im gehobenen Segment ist kaum einer der aktuellen Konzern-Mitglieder unterwegs.

Technisch von Anfang an fortschrittlich

Lancia dagegen hatte in den Gründerjahren stets auf hochwertige Automobile gesetzt und selbst später in den 1970er- und 1980er-Jahren mit Sportskanonen wie dem Stratos oder dem Delta HF Integrale im Wettbewerb auf Asphalt und Schotter gleichermaßen emsig Punkte einfahren können. Zudem war Vincenzo Lancia ein Technik-Enthusiast. Bereits 1913 führte er im Modell Theta (die meisten Lancias trugen Namen nach den Buchstaben des griechischen Alphabets) unter anderem den elektrischen Anlasser ein. Zehn Jahre später gaben im Lambda die Einzelradaufhängung an der Vorderachse und die selbsttragende Karosserie ihr Debüt.

Die Limousine Aurelia (ja, auch Fernstraßen des Römischen Reichs standen bei der Taufe von Lancia-Modellen Pate) kam 1950 als erstes Automobil mit einer Schräglenker-Hinterachse auf die Straßen. Typisch waren V-Motoren mit einem extrem geringen, nur 15 Grad messenden Winkel zwischen den Zylinderbänken. Die Formgebung seiner Fahrzeuge überließ Lancia meist Spezialisten wie etwa der Carozzeria Boneschi in Mailand oder Pininfarina in Turin. Was dazu führte, dass sich die Hautevolee ebenso wie das Jet-Set samt Stars und Sternchen gerne im Lancia zeigten. Hemingway, Belmondo, Caruso, Greta Garbo und Brigitte Bardot machten aus ihrer Zuneigung zur formvollendeten Modellpalette der italienischen Automarke keinen Hehl.

Ein Bauunternehmen als Investor

Dann aber wurden die Zeiten rauer, die Geschäfte liefen schlecht. Gleichteil-Strategie war ein Fremdwort und die Vielzahl unterschiedlicher Baureihen führte dazu, dass sie sich gegenseitig die Schau und die Kunden stahlen und daher nicht auf nennenswerte und gewinnbringende Stückzahlen kamen. Das Geld ging aus, und Vincenzo Lancia sah keine andere Möglichkeit das Unternehmen zu retten, als 1955 seine Anteile an den Investor Italcementi zu verkaufen. Der Baumittelhersteller hatte nach seiner Gründung 1864 den Unterwasserbeton für den Suez-Kanal geliefert und war hoch renommiert. Die Finanzspritze ermöglichte aufsehenerregende Studien und Neuheiten. Die Prototypen Florida I und II wurden ebenso beachtet wie der Oberklassewagen Flaminia aus dem Jahr

1957. 1960 folgten die Traum-Coupés und -Cabrios mit dem Namen Fulvia und Flavia. Besser verkauft wurden die atemraubenden Modelle trotz der Lobeshymnen der Fachpresse und der Automobil-Experten nicht.

1969 schließlich führte Italcementi-Chef Carlo Pisenti Verhandlungen über einen Verkauf mit Mercedes und BMW, der damalige Vertriebsvorstand der Motorenwerke, Paul Hahnemann, kam sogar mit dem Vatikan ins Gespräch, der Kirchenstaat hielt damals einen Anteil von 35 Prozent an Lancia. Doch alle Interessenten wurden vom immensen Schuldenberg abgehalten, bei der Marke einzusteigen. Erst Fiat übernahm schließlich den Traditionshersteller für eine eher symbolische Kaufsumme und senkte die Preise der teuren Lancia, die aber auch dann noch deutlich mehr kosteten als die Autos von Alfa Romeo.

Ein Kleinwagen und ein Lancia mit Ferrari-Motor

Fiat ließ die Tradition der Namensgebung nach griechischen Buchstaben wieder aufleben und stellte 1972 mit dem Beta einen viertürigen Mittelklassewagen vor, es folgten ein Coupé und ein Kombi, 1974 debütierte die Spider-Version. Sogar eine sportliche Mittelmotor-Variante kam auf die Straßen. Ende der siebziger Jahre war Lancia dann mit dem Delta und vor allem mit der kräftig verbreiterten Sportversion Integrale flott unterwegs, die Fahrer der Wettbewerbs-Ausführungen wurden Stammgäste auf den Siegetreppchen. Den Roots-Lader, einen mechanischen Verdichter, führte Lancia 1982 ein, mit der Übernahme von Alfa Romeo vier Jahre später erwuchs dem Traditionshersteller jedoch Konkurrenz im eigenen Hause.

Neben dem Y10, einem futuristischen wie vergleichsweise luxuriösen Kleinwagen, der aus der Hochzeit mit der italienischen Mini-Marke Autobianchi erwuchs, starteten weitere tiefgehende Kooperationen. Der Lancia Thema, der 1986 aufgelegt wurde, kam bei Fiat als Croma, bei Saab als 9000 und bei Alfa Romeo als 164 auf die Straßen. Bei Lancia selbst avancierte der Thema als Version 8.32 zum einzigen Fahrzeug der Marke, das jemals von einem Ferrari-Motor angetrieben wurde, der Achtzylinder hatte vier Ventile je Brennraum, daher die Bezeichnung 8.32.

Was folgte, war der beginnende Abgesang auf die feinen Lancia, die Versuche von Neuaufgaben und Renovierungen mit den Namen Lybra, Dedra und die Oberklassen-Limousine Thesis sowie der erneuerte Delta waren nicht alle erfolglos, es reichte jedoch kaum für einen gesunden Fortbestand der Marke. Daran konnte auch Zeta (später Phedra) nichts ändern, obwohl er damals als Derivat von Fiat Ulysse und Peugeot 806 auf der Welle der damals immer beliebter werdenden Vans mitschwamm.

Ein tiefer Graben zwischen zwei Auto-Nationen

Als Fiat unter der Führung des „Mannes im blauen Pullover“, des 2018 viel zu früh an Lungenkrebs verstorbenen Vorstandschef Sergio Marchionne, Chrysler unter sein Dach nahm, begann auch der Todeskampf der Marke Lancia. Die Chrysler-Baureihen 300M, Sebring und Voyager wurden unter dem Lancia-Label in Europa angeboten. Haben wollte sie keiner. Zwischen dem amerikanischen Verständnis von Luxus und Leistung und der „Italianita“, der italienischen Lesart der beiden Tugenden, lagen tiefe Gräben, die auch die letzten Fans entmutigten. Bald wurde der Verkauf eingestellt, das einzige Modell, das heute noch unter dem Namen Lancia angeboten wird, ist der bewährte und in Italien immer noch gut nachgefragte Ypsilon.

Doch zurück zum Anfang. Die Renaissance von Lancia ist nach dem Zusammenschluss zweier potenter Autokonzerne nicht unwahrscheinlich. Die neue Sortierung sieht dem Vernehmen nach Fiat und Citroën als Anbieter der Basismobilität mit preisgünstigen Volumenmodellen. Peugeot und Opel rangieren zusammen mit DS im Mittelfeld, Abarth

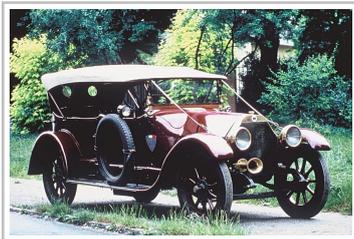
und Alfa Romeo übernehmen den sportlichen Part. An die Qualitätsspitze soll Maserati – möglicherweise gemeinsam mit Lancia – rücken. Was passen würde. Denn beide Marken haben eine gleich wechselvolle, aber nie unrühmliche Geschichte vorzuweisen. Beide Namen stehen für Fortschritt und teils bahnbrechende Erneuerungen der Automobiltechnik, Erfolge im Motorsport und vor allem hohes Ansehen bei den Kunden. All dies ist für Stellantis überaus erstrebenswert. Möge Vincenzo in Frieden ruhen.
(ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Lancia Ypsilon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia.Theta 35 HP (1913–1919).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Lambda (1922–1925).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



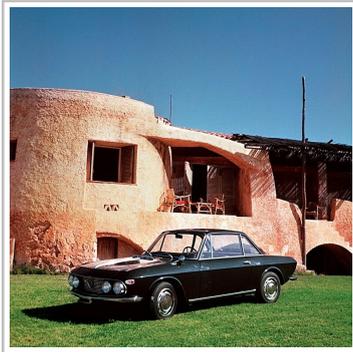
Lancia Aurelia (1950–1958).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Appia Coupé (1959).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Lancia Fulvia (1967).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Flaminia 2800.

Foto: von Thyssen



Lancia Stratos Rally (1972–1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Stratos (1972–1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lancia



Lancia Beta (1978–1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Gamma.

Foto: David Wirght/Wikipedia



Lancia Trevi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lancia



Lancia Delta Integrale (1987–1991).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Dialogos (1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Lancia Delta (2009).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Lancia Voyager (2012).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lancia Thema (2012).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lancia Flavia (2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Autobianchi A 112 (1969–1986).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stellantis



Foto: